

Regeringens proposition

1983/84: 17

om lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser;

beslutad den 22 september 1983.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen ges en redogörelse för utvecklingen av den internationella linjesjöfarten och systemet med linjekonferenser (sammanslutning av linjerederier) samt för tillkomsten av och innehållet i en konvention om en uppförandekod för linjekonferenser som utarbetats inom FN:s organ för handel och utveckling, UNCTAD.

Det föreslås att Sverige vid lämpligt tillfälle ansluter sig till konventionen. Sveriges anslutning föreslås i propositionen anknyta till den lösning för anpassning till koden som utarbetats inom den Europeiska gemenskapen, EG.

I propositionen läggs fram förslag till den lagstiftning som erfordras för att Sverige skall kunna tillträda konventionen. Denna lagstiftning innehåller jämväl bestämmelser som motsvarar relevanta delar av den förordning som antagits av EG:s råd angående medlemsstaternas ratifikation av eller anslutning till konventionen.

Förslag till

Lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänt

1§ Denna lag skall tillämpas på den linjesjöfart som bedrivs av linjekonferenser i handeln mellan de stater som har anslutits till den i Genève den 6 april 1974 avslutade konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser.

2§ Kap. I-V samt kap. VI. art. 23–25, 26 (2), 27, 29, 31–38 och 40–45 i konventionen skall i sin engelska text gälla som svensk lag, om inte annat framgår av det följande. Konventionens engelska text jämte en svensk översättning är intagen i bilaga till denna lag.

Regeringen fullgör de uppgifter som enligt konventionen ankommer på behörig myndighet, om inte annat föreskrivs i denna lag.

Vid tillämpningen av konventionen skall iakttas vad som föreskrivs i det följande.

3§ Frågan om ett linjerederi i Sverige skall få delta som svenskt nationellt linjerederi i en konferens avgörs genom förhandlingar mellan de svenska medlemmarna på konferensen eller, i fråga om en ny konferens, de svenska rederier som avser att ingå i konferensen. Uppnås inte enighet, kan regeringen på begäran av ett av de berörda rederierna utse det rederi eller de rederier som skall få delta i konferensen som svenskt nationellt linjerederi.

Undantag från tillämpning av konventionens regler om lastuppdelning m.m.

4§ Reglerna i art. 2, 3 och 14 (9) i konventionen gäller inte i handeln mellan Sverige och andra stater som är medlemmar i Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD-stater). Inom konferenser som betjänar handeln mellan OECD-stater skall förfarandet enligt kap. VI i konventionen inte tillämpas på tvist som enligt avtal mellan parterna skall biläggas genom annat förfarande.

Bestämmelserna i första stycket skall dock inte påverka möjligheterna för ett linjerederi hemmahörande i konventionsanslutet utvecklingsland att delta som rederi från tredje land i handeln mellan Sverige och annan OECD-stat i enlighet med principerna i art. 2 i konventionen. Detta gäller under förutsättning att rederiet är erkänt som nationellt linjerederi och antingen är medlem i den konferens som betjänar handeln i fråga eller är berättigat att vinna inträde i en sådan konferens enligt art. 1 (3) i konventionen.

5§ När en linjekonferens tillämpar någon form av marknadsdelning enligt art. 2 i konventionen, skall den lastvolym omfördelas som enligt konventionen varje grupp av nationella linjerederier hemmahörande i OECD-stater eller linjerederier från OECD-stater som deltar som tredjelandsseglare är berättigade till, om inte beslut om annat fattas av samtliga rederier

som är medlemmar av konferensen och omfattas av omfördelningsreglerna. Beslut om omfördelning skall syfta till att ge samtliga sådana rederier en rättvis andel av konferensens trafik.

De andelar som efter omfördelning tilldelas ett linjerederi skall bestämmas med utgångspunkt i sedvanliga affärsmässiga principer med särskild hänsyn till

a) den lastvolym som transporteras av konferensen och som härrör från de OECD-stater vilkas utrikeshandel den betjänar,

b) linjerederiernas tidigare deltagande i den linjefart som omfattas av marknadsdelningen,

c) den lastvolym som transporteras av konferensen och som skeppas över OECD-staters hamnar,

d) behoven hos de avlastare vars gods transporteras av konferensen.

Kan överenskommelse om omfördelningen av transportandelarna inte träffas, skall frågan på begäran av någon av parterna hänskjutas till förlikning enligt detta stycke. Parterna skall utse en eller flera förlikningsmän. Kan parterna inte enas härom, skall vardera av dem utse en förlikningsman och de sålunda utsedda förlikningsmännen tillsammans välja en tredje, som skall fungera som ordförande. Skulle någon part underlåta att utse förlikningsman eller kan de av parterna utsedda förlikningsmännen inte komma överens om ordförande, skall presidenten i Internationella handelskammaren, på begäran av någon av parterna, utse de förlikningsmän som behövs. Förlikningsmännen beslutar själva om det förfarande som skall följas. Deras arvode betalas av parterna. Tvist som inte biläggs genom förlikning kan hänskjutas till skiljedom, om parterna är eniga om detta. Fördelningen av transportandelar skall regelbundet ses över vid i förväg bestämda tidpunkter. Vid översynen skall särskilt beaktas att avlastarna får tillgång till ändamålsenliga och effektiva transporter.

Ogiltighet

6§ Villkor i konferensavtal som inte uppfyller de krav som ställs i konventionen kan förklaras vara ogiltigt i den del det strider mot konventionen. Detsamma gäller i fråga om villkor i avtal om marknadsdelning och i lojalitetsöverenskommelse. Har villkoret sådan betydelse för avtalet att det inte skäligen kan krävas att detta i övrigt skall gälla med oförändrat innehåll, får avtalet i sin helhet lämnas utan avseende.

Jurisdiktion m. m.

7§ Talan som gäller tillämpningen av bestämmelserna i konventionen eller som på annat sätt rör rättsförhållanden som är reglerade i denna lag får väckas vid svensk domstol

a) om den gäller en konferens som betjänar svensk utrikeshandel,

b) om talan riktas mot någon som har hemvist här i riket,

c) om talan rikas mot någon som på grund av avtal skall svara här,

d) om talan riktas mot någon som med hänsyn till sakens anknytning till svenska förhållanden bör svara här.

Talan kan avvisas, om tvisten på grund av anknytning till en annan stat eller med hänsyn till omständigheterna inte är ägnad att avgöras här.

En fordran som grundar sig på ett rättsförhållande som är reglerat i konventionen är preskriberad, om talan inte har väckts inom två år efter det att fordringen uppkom. Har inom den tiden sådant förlikningsförfä-

ande som anges i kap. VI i konventionen inletts, preskriberas fordringen ex månader efter det att förfarandet avslutades, om inte preskription inträffar senare enligt tvåårsregeln. Gäller talan annat än penningfordran äknas tiden från det att den omständigheten inträffade som yrkandet anför sig till.

§ Angående sådana förhandlingar som anges i kap. VI i konventionen gäller

- a) att linjekonferens och organisation av avlastare kan vara part,
- b) att en underrättelse till en linjekonferens eller en organisation av avlastare skall anses utgöra underrättelse till varje medlem av en sådan konferens eller avlastarorganisation,
- c) att underrättelser till en linjekonferens eller en organisation av avlastare skall sändas till adressen för konferensens eller avlastarorganisationens huvudkontor,
- d) att, om linjekonferensen eller avlastarorganisationen underlåtit att registrera adress eller inte har något huvudkontor, underrättelse till vilken som helst av medlemmarna skall anses utgöra underrättelse till konferensen eller avlastarorganisationen.

9 § Mål angående tvist som avses i 7 § skall förklaras vilande, om

- a) tvisten rör en fråga som är föremål för internationellt förlikningsförfarande enligt bestämmelserna i kap. VI i konventionen,
- b) tvisten inte har varit föremål för internationellt förlikningsförfarande av angivet slag och någon av parterna begär att tvisten skall hänskjutas till sådant förfarande.

Har ett mål förklarats vilande enligt första sycket, får det återupptagas när förlikningsförfarandet har avslutats utan att förlikning nåtts eller det visas att frågan om förlikning eljest har förfallit.

10 § Mål enligt 7 § prövas av den tingsrätt som är behörig enligt 336-337 §§ sjölagen (1891: 35 s.1). Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.

Verkställighet av rekommendation efter internationell förlikning

11 § En rekommendation som har utfärdats vid ett förlikningsförfarande enligt kap. VI i konventionen gäller här i riket mellan parter som godkänt den, om inte den part mot vilken rekommendationen åberopas visar,

- a) att någon av de parter som godkänt rekommendationen inte var behörig till det,
- b) att rättsstridigt tvång eller svikligt förledande inverkat vid tillkomsten av rekommendationen, eller
- c) att tillsättandet av förlikningsmännen eller förlikningsförfarandet stått i strid med bestämmelserna i konventionen.

En rekommendation gäller inte heller, om den är oförenlig med grunderna för rättsordningen här i riket.

Om någon av de omständigheter som anges i första och andra styckena föreligger i fråga om endast en del av rekommendationen, skall denna gälla i återstående delar, om de kan särskiljas.

12 § Ansökan om verkställighet av en rekommendation görs hos Svea hovrätt. Rekommendationen skall ges in i original eller i bestyrkt kopia.

Om en handling i ärendet är avfattad på annat främmande språk än danska och norska, skall handlingen åtföljas av en bestyrkt översättning till svenska.

Motparten skall beredas tillfälle att yttra sig över ansökningsen.

Bifalls ansökningsen, verkställs rekommendationen såsom lagakraftägande dom, om något annat inte förordnas med anledning av talan mot hovrättens beslut.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

**Convention on a Code of Conduct for
Liner Conferences****OBJECTIVES AND PRINCIPLES**

The Contracting Parties to the present Convention,

Desiring to improve the liner conference system,

Recognizing the need for a universally acceptable code of conduct for liner conferences,

Taking into account the special needs and problems of the developing countries with respect to the activities of liner conferences serving their foreign trade,

Agreeing to reflect in the Code the following fundamental objectives and basic principles:

(a) the objective to facilitate the orderly expansion of world sea-borne trade;

(b) the objective to stimulate the development of regular and efficient liner services adequate to the requirements of the trade concerned;

(c) the objective to ensure a balance of interests between suppliers and users of liner shipping services;

(d) the principle that conference practices should not involve any discrimination against the shipowners, shippers or the foreign trade of any country;

(e) the principle that conferences hold meaningful consultations with shippers' organizations, shippers' representatives and shippers on matters of common interest, with, upon request, the participation of appropriate authorities;

(f) the principle that conferences should make available to interested parties pertinent information about their activities which are relevant to those parties and should publish meaningful information on their activities.

Have agreed as follows:

PART ONE**CHAPTER I:****DEFINITIONS**

Liner conference or conference

A group of two or more vessel-operating

**Konvention om en uppförandekod för
linjekonferenser****SYFTEN OCH PRINCIPER**

De fördragsslutande parterna till denna konvention,

Som önskar förbättra linjekonferenssystemet,

Som inser behovet av en uppförandekod för linjekonferenser, som vinner allmänt internationellt erkännande,

Som beaktar utvecklingsländernas speciella behov och problem när det gäller verksamheten hos linjekonferenser som betjänar deras utrikeshandel,

Som enats om att i koden ge uttryck för följande huvudsyften och grundprinciper:

a) syftet att främja en ordnad utveckling av den sjöburna världshandeln;

b) syftet att stimulera utvecklingen av reguljär och effektiv linjetrafik som motsvarar den aktuella handelns behov;

c) syftet att säkra balans mellan intressen som erbjuder och som använder linjesjöfartstrafik;

d) principen att konferensernas agerande inte får innebära någon diskriminering av redare, avlastare eller något lands utrikeshandel;

e) principen att konferenserna håller meningsfulla konsultationer med avlastarorganisationer, med företrädare för avlastare och med avlastare i frågor av gemensamt intresse, med deltagande av berörda myndigheter om dessa så begär;

f) principen att konferenserna bör tillhandahålla intresserade parter lämplig information om sin verksamhet som är relevant för dessa och bör publicera relevant information om sin verksamhet.

Har enats om följande:

DEL ETT**KAPITEL I****DEFINITIONER**

Linjekonferens eller konferens

En grupp av två eller flera rederier, som

carriers which provides international liner services for the carriage of cargo on a particular route or routes within specified geographical limits and which has an agreement or arrangement, whatever its nature, within the framework of which they operate under uniform or common freight rates and any other agreed conditions with respect to the provision of liner services.

National shipping line

A national shipping line of any given country is a vessel-operating carrier which has its head office of management and its effective control in that country and is recognized as such by an appropriate authority of that country or under the law of that country.

Lines belonging to and operated by a joint venture involving two or more countries and in whose equity the national interests, public and/or private, of those countries have a substantial share and whose head office of management and whose effective control is in one of those countries can be recognized as a national line by the appropriate authorities of those countries.

Third-country shipping line

A vessel-operating carrier in its operations between two countries of which it is not a national shipping line.

Shipper

A person or entity who has entered into, or who demonstrates an intention to enter into, a contractual or other arrangement with a conference or shipping line for the shipment of goods in which he has a beneficial interest.

Shipper's organization

An association or equivalent body which promotes, represents and protects the interests of shippers and, if those authorities so desire, is recognized in that capacity by the appropriate authority or authorities of the country whose shippers it represents.

Goods carried by the conference

Cargo transported by shipping lines members of a conference in accordance with the conference agreement.

tillhandahåller internationell linjetrafik för transport av last på viss rutt eller vissa rutter inom bestämda geografiska gränser och som har ett avtal eller ett arrangemang, av vad natur det vara månde, inom ramen för vilket den utför transporter med enhetlig eller gemensam fraktsättning och eventuella andra överenskomna villkor avseende tillhandahållandet av linjetrafik.

Nationellt linjerederi

Ett nationellt linjerederi i ett visst land är ett rederi, som har sitt huvudkontor och faktiska ledning i det landet och som är erkänt som sådant av det landets behöriga myndighet eller enligt det landets lag.

Linjerederier som tillhör och drivs av ett företag, med gemensamt risktagande mellan medlemmar från två eller flera länder och i vars kapital nationella intressen i dessa länder – allmänna och/eller enskilda – har en betydande andel och som har sitt huvudkontor och faktiska ledning i ett av dessa länder, kan erkännas som ett nationellt linjerederi av behöriga myndigheter i dessa länder.

Tredje-lands linjerederi

Ett rederi när det trafikerar två länder och inte är nationellt linjerederi i något av dessa länder.

Avlastare

Fysisk eller juridisk person som har inträtt i eller ger tillkänna en avsikt att inträda i ett kontraktshundel eller annat arrangemang med en konferens eller ett linjerederi för transport av gods i vilket han har ett vinstintresse.

Avlastarorganisation

En sammanslutning eller jämförbar organisation som främjar, företräder och skyddar avlastares intressen och som är erkänd i denna egenskap av behörig myndighet eller myndigheter – om dessa finner det önskvärt – i det land vars avlastare den företräder.

Gods som transporteras av konferensen

Last som transporteras av linjerederier som är medlemmar av en konferens i enlighet med konferensavtalet.

Appropriate authority

Either a government or a body designated by a government or by national legislation to perform any of the functions ascribed to such authority by the provisions of this Code.

Promotional freight rate

A rate instituted for promoting the carriage of non-traditional exports of the country concerned.

Special freight rate

A preferential freight rate, other than a promotional freight rate, which may be negotiated between the parties concerned.

CHAPTER II:

RELATIONS AMONG MEMBER
LINES*Article 1*

MEMBERSHIP

(1) Any national shipping line shall have the right to be a full member of a conference which serves the foreign trade of its country, subject to the criteria set out in Article 1(2). Shipping lines which are not national lines in any trade of a conference shall have the right to become full members of that conference, subject to the criteria set out in Article 1(2) and (3) and to the provisions regarding the share of trade as set out in Article 2 as regards third-country shipping lines.

(2) A shipping line applying for membership of a conference shall furnish evidence of its ability and intention, which may include the use of chartered tonnage, provided the criteria of this paragraph are met, to operate a regular, adequate and efficient service on a long-term basis as defined in the conference agreement within the framework of the conference, shall undertake to abide by all the terms and conditions of the conference agreement, and shall deposit a financial guarantee to cover any outstanding financial obligation in the event of subsequent withdrawal, suspension or expulsion from membership, if so required under the conference agreement.

(3) In considering an application for mem-

Behörig myndighet

En regering eller ett organ som av regering eller nationell lagstiftning utsetts att utöva de funktioner som genom bestämmelserna i denna kod ärläggas sådan myndighet.

Främjande frakt

En frakt som tillkommit för att främja transporten av icke-traditionell export från vederbörande land.

Speciell frakt

En preferensfrakt, annan än främjande frakt, som kan överenskommas mellan berörda parter.

KAPITEL II

RELATIONER MELLAN KONFERENS-
MEDLEMMAR*Artikel 1*

MEDLEMSKAP

1. Varje nationellt linjerederi skall ha rätt att vara fullvärdig medlem av en konferens som betjänar dess lands utrikeshandel, på villkor att den uppfyller de förutsättningar som anges i artikel 1, punkt 2. Linjerederier som inte är nationella linjerederier i någon del av den handel som betjänas av konferensen skall ha rätt att bli fullvärdiga medlemmar av en sådan konferens på villkor att de uppfyller de kriterier som anges i artikel 1, punkt 2 och 3, och med iakttagande av bestämmelserna om lastuppdelning som anges i artikel 2 beträffande tredje-lands linjerederier.

2. Ett linjerederi som ansöker om medlemskap i en konferens skall bevisa sin förmåga och avsikt – som, under förutsättning att bestämmelserna i denna paragraf är uppfyllda, kan omfatta användningen av chartrat tonnage – att driva en reguljär, lämplig och effektiv trafik under längre tid inom konferensens ram och i överensstämmelse med konferensavtalet; linjerederiet skall åtaga sig att efterkomma alla konferensavtalets bestämmelser och villkor och skall – om konferensavtalet kräver det – deponera en garanti-summa för att täcka varje utestående ekonomisk förpliktelse i händelse av senare utträde, avstängning eller uteslutning från medlemskap.

3. Vid behandlingen av en ansökan om

bership by a shipping line which is not a national line in any trade of the conference concerned, in addition to the provisions of Article 1(2), the following criteria, *inter alia*, should be taken into account:

(a) the existing volume of the trade on the route or routes served by the conference and prospects for its growth;

(b) the adequacy of shipping space for the existing and prospective volume of trade on the route or routes served by the conference;

(c) the probable effect of admission of the shipping line to the conference on the efficiency and quality of the conference service;

(d) the current participation of the shipping line in trade on the same route or routes outside the framework of a conference; and

(e) the current participation of the shipping line on the same route or routes within the framework of another conference.

The above criteria shall not be applied so as to subvert the implementation of the provisions relating to participation in trade set out in Article 2.

(4) An application for admission or readmission to membership shall be promptly decided upon and the decision communicated by a conference to an applicant promptly, and in no case later than six months from the date of application. When a shipping line is refused admission or readmission the conference shall, at the same time, give in writing the grounds for such refusal.

(5) When considering applications for admission, a conference shall take into account the views put forward by shippers and shippers' organizations of the countries whose trade is carried by the conference, as well as the views of appropriate authorities if they so request.

(6) In addition to the criteria for admission set out in Article 1(2), a shipping line applying for readmission shall also give evidence of having fulfilled its obligations in accordance with Article 4(1) and (4). The conference may give special scrutiny to the circumstances under which the line left the conference.

medlemskap från ett linjerederi som internationellt linjerederi i någon del av den del som betjänas av den berörda konferensen, skall hänsyn tas till – förutom bestämmelserna i artikel 1, punkt 2 – bl. a. följande kriterier:

a) den befintliga omfattningen av handel och dess ökningspotential på den rutt eller rutter som trafikeras av konferensen;

b) tonnagets tillräcklighet för den befintliga och framtida omfattningen av handeln på den rutt eller de rutter som trafikeras av konferensen;

c) den effekt linjerederiet inträde i konferensen kan antagas få på konferenstrafikens effektivitet och kvalitet;

d) linjerederiet nuvarande marknadsandel på samma rutt eller rutter utanför ramen för en konferens; och

e) linjerederiet nuvarande deltagande på samma rutt eller rutter inom ramen för annan konferens.

Ovannämnda kriterier skall inte användas så, att de hindrar tillämpningen av de bestämmelser om marknadsandelar som anges i artikel 2.

4. En ansökan om medlemskap eller förnyat medlemskap skall behandlas skynsam och konferensen skall delge sökanden beslutet skyndsamt, och i intet fall senare sex månader från ansökningsdatum. Om ett linjerederi nekats medlemskap eller förnyat medlemskap skall konferensen samtidigt skriftligt ange grunderna för nekadet.

5. Vid behandlingen av medlemsansökningar skall konferensen överväga de synpunkter som framförs av avlastare och avlastarorganisationer i de länder vilkas handelsvaror transporteras av konferensen så väl som de behöriga myndigheters synpunkter, om de så begär.

6. Utöver de kriterier för medlemskap som anges i artikel 1, punkt 2, skall ett linjerederi som ansöker om förnyat medlemskap, också förete bevis på att det har fullgjort sina förpliktelser enligt artikel 4, punkt 1 och 4. Konferensen får göra en särskild utredning om omständigheterna när linjerederiet lämnat konferensen.

Article 2

PARTICIPATION IN TRADE

(1) Any shipping line admitted to membership of a conference shall have sailing and loading rights in the trades covered by that conference.

(2) When a conference operates a pool, all shipping lines members of the conference serving the trade covered by the pool shall have the right to participate in the pool for that trade.

(3) For the purpose of determining the share of trade which member lines shall have the right to acquire, the national shipping lines of each country, irrespective of the number of lines, shall be regarded as a single group of shipping lines for that country.

(4) When determining a share of trade within a pool of individual member lines and/or groups of national shipping lines in accordance with Article 2(2), the following principles regarding their right of participation in the trade carried by the conference shall be observed, unless otherwise mutually agreed:

(a) The group of national shipping lines of each of two countries the foreign trade between which is carried by the conference shall have equal rights to participate in the freight and volume of traffic generated by their mutual foreign trade and carried by the conference;

(b) Third-country shipping lines, if any, shall have the right to acquire a significant part, such as 20 per cent, in the freight and volume of traffic generated by that trade.

(5) If, for any one of the countries whose trade is carried by a conference, there are no national shipping lines participating in the carriage of that trade, the share of the trade to which national shipping lines of that country would be entitled under Article 2(4) shall be distributed among the individual member lines participating in the trade in proportion to their respective shares.

(6) If the national shipping lines of one country decide not to carry their full share of the trade, that portion of their share of the trade which they do not carry shall be distributed among the individual member lines participating in the trade in proportion to their respective shares.

Artikel 2

MARKNADSANDELAR

1. Varje linjerederi som beviljas medlemskap i en konferens skall ha avgångs- och lastningsrättigheter i den trafik som konferensen betjänar.

2. Om en konferens driver en pool, skall alla linjerederier, som är medlemmar av den konferens som betjänar den trafik som omfattas av poolen, ha rätt att delta i poolen.

3. Vid fastställandet av vilken andel i trafiken som medlemslinjerna skall ha rätt att uppnå, skall de nationella linjerederierna – oavsett deras antal – i varje land anses som en enda grupp av linjerederier för det landet.

4. Vid fastställandet av andel i trafiken inom en pool för individuella medlemsredrier och/eller grupper av nationella linjerederier i enlighet med artikel 2, punkt 2, skall följande principer angående deras rätt till marknadsandel i den av konferensen utförda trafiken iakttas, om inte annat ömsesidigt överenskommits:

a) den nationella gruppen av linjerederier från vart och ett av två länder där utrikeshandel emellan transporteras av konferensen skall ha rätt till lika andel i den frakt och den transportvolym som uppkommer av deras inbördes utrikeshandel och som hanteras av konferensen;

b) tredje-lands linjerederier, om sådana deltar i konferensen, skall ha rätt att uppnå en betydande andel, såsom 20 %, i den frakt och den transportvolym som hänför sig till denna handel.

5. Om det i något av de länder vars handel betjänas av en konferens inte finns några nationella linjerederier som deltar i transporten av denna handel, skall den andel i trafiken, till vilken detta lands nationella sjöfartslinje skulle vara berättigad enligt artikel 2, punkt 4, fördelas på de individuella medlemslinjer som deltar i trafiken i proportion till deras respektive marknadsandelar.

6. Om ett lands nationella linjerederier beslutar att inte utnyttja hela sin andel i trafiken, skall den del av deras andel i trafiken som de inte utnyttjar fördelas bland de enskilda linjerederier i konferensen som deltar i trafiken i proportion till deras respektive andelar.

(7) If the national shipping lines of the countries concerned do not participate in the trade between those countries covered by a conference, the shares of trade carried by the conference between those countries shall be allocated between the participating member lines of third countries by commercial negotiations between those lines.

(8) The national shipping lines of a region, members of a conference, at one end of the trade covered by the conference, may redistribute among themselves by mutual agreement the shares in trades allocated to them, in accordance with Article 2(4) to (7) inclusive.

(9) Subject to the provisions of Article 2(4) to (8) inclusive regarding shares of trade among individual shipping lines or groups of shipping lines, pooling or trade-sharing agreements shall be reviewed by the conference periodically, at intervals to be stipulated in those agreements and in accordance with criteria to be specified in the conference agreement.

(10) The application of the present Article shall commence as soon as possible after entry into force of the present Convention and shall be completed within a transition period which in no case shall be longer than two years, taking into account the specific situation in each of the trades concerned.

(11) Shipping lines members of a conference shall be entitled to operate chartered ships to fulfil their conference obligations.

(12) The criteria for sharing and the revision of shares as set out in Article 2(1) to (11) inclusive shall apply when, in the absence of a pool, there exists berthing, sailing and/or any other form of cargo allocation agreement.

(13) Where no pooling, berthing, sailing or other trade participation agreements exist in a conference, either group of national shipping lines, members of the conference, may require that pooling arrangements be introduced, in respect of the trade between their countries carried by the conference, in conformity with the provisions of Article 2(4); or alternatively they may require that the sailings be so adjusted as to provide an opportunity to these lines to enjoy substantially the

7. Om de nationella linjerederierna från berörda länder inte deltar i trafiken mellan dessa länder som omfattas av en konferens, skall de andelar i trafiken mellan dessa länder som transporteras av konferensen tilldelas linjerederier i konferensen från tredje-länder genom kommersiella förhandlingar mellan dessa rederier.

8. Nationella linjerederier i en konferens från en region i början eller i slutet av den konferensens trafikrelation får genom ömsesidig överenskommelse omfördela mellan sig de andelar i trafiken som tilldelats dem, i enlighet med artikel 2, punkt 4–7.

9. På villkor att bestämmelserna i artikel 2, punkt 4–8, angående enskilda linjerederiers eller grupper av linjerederiers andelar i trafiken iakttas, skall pool- eller trafikandelsöverenskommelser ses över periodiskt av konferensen på intervaller som skall vara fastställda i dessa överenskommelser och i enlighet med kriterier som skall vara angivna i konferensavtalet.

10. Tillämpningen av denna artikel skall börja så snart som möjligt efter denna konventions ikraftträdande och skall vara fullbordad inom en övergångsperiod som under inga förhållanden får överstiga två år, med hänsyn tagen till den särskilda situationen inom var och en av de aktuella trafikrelationerna.

11. Linjerederier som är medlemmar av en konferens skall ha rätt att använda chartrade fartyg för att uppfylla sina förpliktelser i konferensen.

12. Kriterierna för fördelning och revision av andelar som anges i artikel 2, punkt, 1–11, skall tillämpas när det – i frånvaro av en pool – existerar avtal om anlop, avgång och/eller någon annan form av överenskommelse om lasttilldelning.

13. Där inga överenskommelser om pool, anlop, avgång eller annan marknadsdelning existerar inom en konferens, kan varje grupp av nationella linjerederier som är medlemmar av konferensen begära att poolöverenskommelser skall införas med avseende på trafiken mellan deras länder som omfattas av konferensen, i enlighet med bestämmelserna i artikel 2, punkt 4; eller de kan alternativt begära att antalet avgångar skall anpassas så, att de säkerställer möjlighet för dessa linjerederier

same rights to participate in the trade between those two countries carried by the conference as they would have enjoyed under the provisions of Article 2(4). Any such request shall be considered and decided by the conference. If there is no agreement to institute such a pool or adjustment of sailings among the members of the conference, the groups of national shipping lines of the countries at both ends of the trade shall have a majority vote in deciding to establish such a pool or adjustment of sailings. The matter shall be decided upon within a period not exceeding six months from the receipt of the request.

(14) In the event of a disagreement between the national shipping lines of the countries at either end whose trade is served by the conference with regard to whether or not pooling shall be introduced, they may require that within the conference sailings be so adjusted as to provide an opportunity to these lines to enjoy substantially the same rights to participate in the trade between those two countries carried by the conference as they would have enjoyed under the provisions of Article 2(4). In the event that there are no national shipping lines in one of the countries whose trade is served by the conference, the national shipping line or lines of the other country may make the same request. The conference shall use its best endeavours to meet this request. If, however, this request is not met, the appropriate authorities of the countries at both ends of the trade may take up the matter if they so wish and make their views known to the parties concerned for their consideration. If no agreement is reached, the dispute shall be dealt with in accordance with the procedures established in this Code.

(15) Other shipping lines, members of a conference, may also request that pooling or sailing agreements be introduced, and the request shall be considered by the conference in accordance with the relevant provisions of this Code.

(16) A conference shall provide for appropriate measures in any conference pooling agreement to cover cases where the cargo has been shut out by a member line for any

att åtnjuta väsentligen samma rättigheter till marknadsandel i konferenstraftiken mellan dessa två länder, som de skulle ha åtnjutit enligt bestämmelserna i artikel 2, punkt 4. Varje sådan begäran skall granskas och avgöras av konferensen. Om det inte mellan konferensens medlemmar uppnås någon överenskommelse om inrättande av någon sådan pool eller reglering av antalet avgångar, skall grupper av nationella linjerederier i länderna i början och i slutet av trafikrelationen ha möjlighet att genom majoritetsbeslut besluta om inrättandet av en sådan pool eller om reglering av antalet avgångar. Denna fråga skall avgöras inom loppet av en period som inte överstiger sex månader från mottagandet av begäran.

14. I händelse av oenighet mellan de nationella linjerederierna i länderna i början eller i slutet av den trafikrelation som betjänas av konferensen med avseende på huruvida en pool skall införas eller ej, kan de begära reglering inom konferensens ram av antalet avgångar så, att de säkerställer möjlighet för dessa linjerederier att åtnjuta väsentligen samma rättigheter till marknadsandel i konferenstraftiken mellan dessa två länder, som de skulle ha åtnjutit enligt bestämmelserna i artikel 2, punkt 4. För det fall att det inte finns några nationella linjerederier i det ena av de länder vilkas handel betjänas av konferensen, kan det andra landets nationella linjerederi eller linjerederier göra samma begäran. Konferensen skall göra sitt yttersta för att tillmötesgå denna begäran. Om emellertid denna begäran inte tillmötesgås, får behöriga myndigheter i länderna i början och i slutet av trafikrelationen ta upp frågan om de så önskar och tillkännage sina synpunkter till berörda parter för deras övervägande. Om ingen överenskommelse uppnås, skall tvisten avgöras i enligt med den i denna kod fastställda ordningen.

15. Andra linjerederier som är medlemmar av en konferens kan också begära införande av överenskommelse om pool eller reglering av antalet avgångar, och denna begäran skall behandlas av konferensen i enlighet med tillämpliga bestämmelser i denna kod.

16. En konferens skall se till att varje poolavtal inom konferensen anger lämpliga åtgärder för den händelse att ett linjerederi i konferensen avvisar last av varje annan orsak

reason excepting late presentation by the shipper. Such agreement shall provide that a vessel with unbooked space, capable of being used, be allowed to lift the cargo, even in excess of the pool share of the line in the trade, if otherwise the cargo would be shut out and delayed beyond a period set by the conference.

(17) The provisions of Article 2(1) to (16) inclusive concern all goods regardless of their origin, their destination or the use for which they are intended, with the exception of military equipment for national defence purposes.

Article 3

DECISION-MAKING PROCEDURES

The decision-making procedures embodied in a conference agreement shall be based on the principle of equality of all the full member lines; these procedures shall ensure that the voting rules do not hinder the proper work of the conference and the service of the trade and shall define the matters on which decisions will be made by unanimity. However, a decision cannot be taken in respect of matters defined in a conference agreement relating to the trade between two countries without the consent of the national shipping lines of those two countries.

Article 4

SANCTIONS

(1) A shipping line member of a conference shall be entitled, subject to the provisions regarding withdrawal which are embodied in pool schemes and/or cargo-sharing arrangements, to secure its release, without penalty, from the terms of the conference agreement after giving three month' notice, unless the conference agreement provides for a different time period, although it shall be required to fulfil its obligations as a member of the conference up to the date of its release.

(2) A conference may, upon notice to be specified in the conference agreement, suspend or expel a member for significant failure to abide by the terms and conditions of the conference agreement.

(3) No expulsion or suspension shall become effective until a statement in writing of

än att avlastaren tillhandahåller godset för sent. Ett sådant avtal skall ange att ett fartyg med obokat utrymme, som går att använda, tillåts transportera lasten även om det linjerederiets marknadsandel i poolen överskrids, om lasten i annat fall inte blir avsänd eller försenas längre än en av konferensen fastställd period.

17. Bestämmelserna i artikel 2, punkt 1–16, gäller alla varor, oavsett deras ursprung, deras destination eller den användning för vilken de avses, med undantag av militär utrustning för nationella försvarsändamål.

Artikel 3

BESLUTSORDNING

Den beslutsordning som ett konferensavtal innehåller skall grundas på principen om alla fullvärdiga medlemmars likhet; denna ordning skall säkerställa att röstningsreglerna inte hindrar en ordnad verksamhet i konferensen och i den handel den betjänar, samt skall ange de frågor vilka skall avgöras enhälligt. Emellertid kan ett beslut i frågor som har angetts i ett konferensavtal och som berör handeln mellan två länder inte fattas utan samtycke av de nationella linjerederierna i dessa två länder.

Artikel 4

SANKTIONER

1. Ett linjerederi som är konferensmedlem skall vara berättigad att – med beaktande av de bestämmelser om utträde som ingår i poolavtal och/eller i avtal om lastdelning – utan att ådra sig straff frigöra sig från konferensavtalets villkor efter tre månaders uppsägning, om inte konferensavtalet fastställt en annan tidsperiod; linjerederiet skall dock vara förpliktat att fram till dagen för sitt utträde fullgöra sina åligganden som konferensmedlem.

2. En konferens får – efter varsel enligt regler som skall vara angivna i konferensavtalet – avstänga eller utesluta en medlem som visar allvarlig brist i uppfyllandet av konferensavtalets villkor.

3. Ingen uteslutning eller avstängning skall verkställas förrän skriftligt besked om orsa-

he reasons therefor has been given and until any dispute has been settled as provided in chapter VI.

(4) Upon withdrawal or expulsion, the line concerned shall be required to pay its share of the outstanding financial obligations of the conference, up to the date of its withdrawal or expulsion. In cases of withdrawal, suspension or expulsion, the line shall not be relieved of its own financial obligations under the conference agreement or of any of its obligations towards shippers.

Article 5

SELF-POLICING

(1) A conference shall adopt and keep up to date an illustrative list, which shall be as comprehensive as possible, of practices which are regarded as malpractices and/or breaches of the conference agreement and shall provide effective self-policing machinery to deal with them, with specific provisions requiring:

(a) the fixing of penalties or a range of penalties for malpractices or breaches, to be commensurate with their seriousness;

(b) the examination and impartial review of an adjudication of complaints, and/or decisions taken on complaints, against malpractices or breaches, by a person or body unconnected with any of the shipping lines members of the conference or their affiliates, on request by the conference or any other party concerned;

(c) the reporting, on request, on the action taken in connexion with complaints against malpractices and/or breaches, and on a basis of anonymity for the parties concerned, to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference and of the countries whose shipping lines are members of the conference.

(2) Shipping lines and conferences are entitled to the full co-operation of shippers and shippers' organizations in the endeavour to combat malpractices and breaches.

Article 6

CONFERENCE AGREEMENTS

All conference agreements, pooling, berth-

kerna därför har getts och varje tvist avgjorts så som anges i kapitel VI.

4. Efter utträde eller uteslutning skall vederbörande linjerederi vara förpliktat att betala sin del av konferensens utestående finansiella förpliktelser fram till datum för sitt utträde eller uteslutning. I händelse av utträde, avstängning eller uteslutning skall linjerederiet inte befrias från sina egna finansiella förpliktelser enligt konferensavtalet eller från någon av sina förpliktelser gentemot avlastare.

Artikel 5

EGENKONTROLL

1. En konferens skall antaga och hålla aktuell en åskådlig förteckning, vilken skall vara så täckande som möjligt, på handlingar som anses som missbruk av och/eller brott mot konferensavtalet, och skall för att undersöka dem tillhandahålla ett effektivt egenkontrollsystem med särskilda bestämmelser som kräver:

a) fastställande av straff eller strafflatituder – som är relaterade till svårighetsgrad – för missbruk eller brott;

b) undersökning och opartisk granskning på begäran av konferensen eller annan berörd part, utförd av person eller organ som är obundet i förhållande till de linjerederier som är medlemmar av konferensen och dessas dotterbolag, av reglering av klagomål och/eller beslut med anledning av klagomål avseende missbruk eller brott;

c) rapportering, på begäran, om åtgärder vidtagna efter klagomål mot missbruk och/eller brott, och på grundval av anonymitet för berörda parter, till behöriga myndigheter i de länder vilkas handel betjänas av konferensen och i de länder vilkas linjerederier är medlemmar av konferensen.

2. Linjerederier och konferenser har rätt till fullödigt samarbete från avlastare och avlastarorganisationer i sin kamp mot missbruk och brott.

Artikel 6

KONFERENSAVTAL

Alla konferensavtal, avtal om pooler och

ing and sailing rights agreements and amendments or other documents directly related to, and which affect, such agreements shall be made available on request to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference and of the countries whose shipping lines are members of the conference.

CHAPTER III: RELATIONS WITH SHIPPERS

Article 7

LOYALTY ARRANGEMENTS

(1) The shipping lines members of a conference are entitled to institute and maintain loyalty arrangements with shippers, the form and terms of which are matters for consultation between the conference and shippers' organizations or representatives of shippers. These loyalty arrangements shall provide safeguards making explicit the rights of shippers and conference members. These arrangements shall be based on the contract system or any other system which is also lawful.

(2) Whatever loyalty arrangements are made, the freight rate applicable to loyal shippers shall be determined within a fixed range of percentages of the freight rate applicable to other shippers. Where a change in the differential causes an increase in the rates charged to shippers, the change can be implemented only after 150 days' notice to those shippers or according to regional practice and/or agreement. Disputes in connexion with a change of the differential shall be settled as provided in the loyalty agreement.

(3) The terms of loyalty arrangements shall provide safeguards making explicit the rights and obligations of shippers and of shipping lines members of the conference in accordance with the following provisions, *inter alia*:

(a) The shipper shall be bound in respect of cargo whose shipment is controlled by him or his affiliated or subsidiary company or his forwarding agent in accordance with the contract of sale of the goods concerned, provided that the shipper shall not, by evasion, subterfuge, or intermediary, attempt to divert cargo in violation of his loyalty commitment.

om rättigheter till anlop och avgångar samt ändringar till sådana avtal eller andra dokument, som direkt hänför sig till avtalen och påverkar dem, skall på begäran tillställas behöriga myndigheter i de länder vilkas handel betjänas av konferensen och i de länder vilkas linjerederier är medlemmar av konferensen.

KAPITEL III FÖRHÅLLANDE TILL AVLASTARNA

Artikel 7

LOJALITETSARRANGEMANG

1. De linjerederier som är konferensmedlemmar har rätt att upprätta och vidmakthålla lojalitetsarrangemang med avlastare, vilkas form och innehåll skall göras till föremål för konsultation mellan konferensen och avlastarorganisationer eller företrädare för avlastare. Dessa lojalitetsarrangemang skall ge garantier som tydligt anger avlastarnas och konferensmedlemmarnas rättigheter. Dessa arrangemang skall grundas på kontraktssystemet eller vilket annat system som helst som också är lagligt.

2. Oavsett vilka lojalitetsarrangemang som än träffas, skall den frakt som skall tillämpas för lojala avlastare fastställas inom ett bestämt procentområde av den frakt som tillämpas för övriga avlastare. När en ändring av rabattsatserna förorsakar en ökning av de frakter som debiteras avlastare, kan ändringen tillämpas först efter 150 dagars varsel till dessa avlastare eller i enlighet med regional praxis och/eller avtal. Tvister i samband med en ändring av dessa rabattsatser skall avgöras så som föreskrivits i lojalitetsarrangemanget.

3. Lojalitetsarrangemangens bestämmelser skall innehålla garantier som tydligt anger rättigheter och skyldigheter för avlastare och för linjerederier, som är medlemmar av konferensen, bl. a. i överensstämmelse med följande föreskrifter:

a) avlastarens skyldigheter hänför sig till last vars transport kontrolleras av honom eller av honom beroende bolag eller dotterbolag eller av hans speditör i enlighet med försäljningskontraktet för de aktuella varorna, varvid förutsätts att avlastaren inte, medelst undanflykter, kryphål eller mellanhand, får försöka omdirigera last i strid mot hans förpliktelser enligt lojalitetsarrangemanget;

(b) Where there is a loyalty contract, the extent of actual or liquidated damages and/or penalty shall be specified in the contract. The member lines of the conference may, however, decide to assess lower liquidated damages or to waive the claim to liquidated damages. In any event, the liquidated damages under the contract to be paid by the shipper shall not exceed the freight charges on the particular shipment, computed at the rate provided under the contract.

(c) The shipper shall be entitled to resume full loyalty status, subject to the fulfilment of conditions established by the conference which shall be specified in the loyalty arrangement.

(d) The loyalty arrangement shall set out:

(i) a list of cargo, which may include bulk cargo shipped without mark or count, which is specifically excluded from the scope of the loyalty arrangement;

(ii) a definition of the circumstances in which cargo other than cargo covered by (i) above is considered to be excluded from the scope of the loyalty arrangement;

(iii) the method of settlement of disputes arising under the loyalty arrangement;

(iv) provision for termination of the loyalty arrangement on request by either a shipper or a conference without penalty, after expiry of a stipulated period of notice, such notice to be given in writing; and

(v) the terms for granting dispensation.

(4) If there is a dispute between a conference and a shippers' organization, representatives of shippers and/or shippers about the form or terms of a proposed loyalty arrangement, either party may refer the matter for resolution under appropriate procedures as set out in this Code.

Article 8

DISPENSATION

(1) Conferences shall provide, within the terms of the loyalty arrangements, that requests by shippers for dispensation shall be examined and a decision given quickly and, if requested, the reasons given in writing where dispensation is withheld. Should a conference fail to confirm, within a period specified

b) när det finns ett lojalitetskontrakt skall omfattningen av faktiskt eller fastställt skadestånd och/eller straff framgå av detta. Emellertid kan linjerederier, som är konferensmedlemmar, besluta att fastställa ett lägre skadestånd eller att avstå från skadestånd. I varje fall får det skadestånd, som skall betalas av avlastaren enligt kontraktet, inte vara högre än frakten för den last det handlar om, beräknad efter den i kontraktet angivna frakten;

c) avlastaren skall ha rätt att återfå fullständig lojalitetsstatus om han fullgör de villkor som fastställts av konferensen, vilka skall anges i lojalitetsarrangemanget;

d) lojalitetsarrangemanget skall ange:

i) en förteckning på laster, vilken kan inkludera bulklast transporterad utan märkning eller räkning, som är särskilt undantagna från lojalitetsarrangemanget;

ii) fastställande av de omständigheter under vilka annan last än sådan som avses under i) ovan anses undtagen från omfattningen av lojalitetsarrangemanget;

iii) metod för avgörande av tvister som uppstår med anledning av lojalitetsarrangemanget;

iv) föreskrifter om upphörande av lojalitetsarrangemanget på begäran av endera avlastaren eller konferensen, utan straff, efter utgången av en fastställd uppsägningsperiod, varvid uppsägningen skall ske skriftligen; och

v) villkoren för meddelande av dispens.

4. Om en tvist uppstår mellan en konferens och en avlastarorganisation, företrädare för avlastare och/eller avlastare om ett föreslaget lojalitetsarrangemangs form eller villkor, kan endera parten hänskjuta frågan för avgörande enligt tillämpligt förfarande som anges i denna kod.

Artikel 8

DISPENS

1. Konferenserna skall, genom föreskrifter i lojalitetsarrangemangen, förplikta sig att snabbt granska och avgöra avlastarnas dispensansökningar samt skall om dispens vägras, skriftligen meddela skälen härför, om så begärs. Skulle en konferens underlåta att — inom en i lojalitetsarrangemanget angiven pe-

in the loyalty arrangement, sufficient space to accommodate a shipper's cargo within a period also specified in the loyalty arrangement, the shipper shall have the right, without being penalized, to utilize any vessel for the cargo in question.

(2) In ports where conference services are arranged subject to the availability of a specified minimum of cargo (i.e. on inducement), but either the shipping line does not call, despite due notice by shippers, or the shipping line does not reply within an agreed time to the notice given by shippers, shippers shall automatically have the right, without prejudicing their loyalty status, to use any available vessel for the carriage of their cargo.

Article 9

AVAILABILITY OF TARIFFS AND RELATED CONDITIONS AND/OR REGULATIONS

Tariffs, related conditions, regulations, and any amendments thereto shall be made available on request to shippers, shippers' organizations and other parties concerned at reasonable cost, and they shall be available for examination at offices of shipping lines and their agents. They shall spell out all conditions concerning the application of freight rates and the carriage of any cargo covered by them.

Article 10

ANNUAL REPORTS

Conferences shall provide annually to shippers' organizations, or to representatives of shippers, reports on their activities designed to provide general information of interest to them, including relevant information about consultations held with shippers and shippers' organizations, action taken regarding complaints, changes in membership, and significant changes in service, tariffs and conditions of carriage. Such annual reports shall be submitted, on request, to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference concerned.

riod – bekräfta tillräckligt utrymme för att transportera en avlastares last inom en period som likaledes anges i lojalitetsarrangemanget, skall avlastaren ha rätt att utan att ådraga sig straff använda vilket fartyg som helst för lasten i fråga.

2. I hamnar där konferenstransporter arrangeras endast om ett angivet lastminimum finns tillgängligt (dvs. efter anmaning) skall avlastarna automatiskt ha rätt att – utan att äventyra sin lojalitetsstatus – använda vilket tillgängligt fartyg som helst för transporten av deras last, om linjerederiet antingen inte angör hamnen trots vederbörlig avisering från avlastarnas sida eller inte inom överenskommen tid besvarar avlastarnas avisering.

Artikel 9

TILLGÅNG TILL TARIFFER OCH TILLHÖRANDE VILLKOR OCH/ELLER REGLER

Tariffer, tillhörande villkor och regler samt varje ändring därav skall på begäran tillhandahållas avlastare, avlastarorganisationer och andra berörda parter till ett rimligt pris, och de skall finnas tillgängliga för granskning på linjerederiers och deras agenter kontor. De skall ange alla villkor rörande tillämpningen av frakter och rörande transporten av varje last vilken omfattas av dessa.

Artikel 10

ÅRLIGA RAPPORTER

Konferenserna skall årligen tillställa avlastarorganisationer eller företrädare för avlastare rapporter om sin verksamhet ägnade att ge allmän information av intresse för dem, inklusive aktuell information om konsultationer som hållits med avlastare och avlastarorganisationer, om vidtagna åtgärder angående klagomål, om ändringar i konferensens sammansättning och om väsentligare ändringar av service, tariffer och transportvillkor. Sådana årsrapporter skall på begäran tillställas behöriga myndigheter i de länder vilkas handel betjänas av vederbörlig konferens.

Article 11

CONSULTATION MACHINERY

(1) There shall be consultations on matters of common interest between a conference, shippers' organizations, representatives of shippers and, where practicable, shippers, which may be designated for that purpose by the appropriate authority if it so desires. These consultations shall take place whenever requested by any of the above-mentioned parties. Appropriate authorities shall have the right, upon request, to participate fully in the consultations, but this does not mean that they play a decision-making role.

(2) The following matters *inter alia*, may be the subject of consultation:

(a) changes in general tariff conditions and related regulations;

(b) changes in the general level of tariff rates and rates for major commodities;

(c) promotional and/or special freight rates;

(d) imposition of, and related changes in, surcharges;

(e) loyalty arrangements, their establishment or changes in their form and general conditions;

(f) changes in the tariff classification of ports;

(g) procedure for the supply of necessary information by shippers concerning the expected volume and nature of their cargoes; and

(h) presentation of cargo for shipment and the requirements regarding notice of cargo availability.

(3) To the extent that they fall within the scope of activity of a conference, the following matters may also be the subject of consultation:

(a) operation of cargo inspection services;

(b) changes in the pattern of service;

(c) effects of the introduction of new technology in the carriage of cargo, in particular unitization, with consequent reduction of conventional service or loss of direct services; and

(d) adequacy and quality of shipping services, including the impact of pooling, berthing or sailing arrangements on the availability of shipping services and freight rates at which

Artikel 11

KONSULTATIONSFÖRFARANDE

1. Konsultationer i frågor av gemensamt intresse skall hållas mellan en konferens, avlastarorganisationer, företrädare för avlastare och, där så är möjligt, avlastare, som kan vara utsedda för detta ändamål av den behöriga myndigheten om denna finner det önskvärt. Dessa konsultationer skall äga rum närhelst så begärs av någon av de ovannämnda parterna. Behöriga myndigheter skall ha rätt att på begäran delta fullt ut i konsultationerna; detta betyder emellertid inte att de deltar i beslutsfattande.

2. Bl. a. följande frågor kan vara föremål för konsultationer:

a) ändringar i allmänna tariffvillkor och i tillhörande regler;

b) ändringar i den allmänna nivån för tariff-frakter och i frakter för viktigare handelsvaror;

c) främjande och/eller särskilda frakter;

d) införande av tilläggsavgifter och ändringar i dessa;

e) lojalitetsarrangemang, deras upprättande eller ändringar i deras form och allmänna villkor;

f) ändringar i tariffernas klassificering av hamnar;

g) förfarande vid avlastarnas tillhandahållande av nödvändig information rörande den väntade volymen och arten av deras laster; och

h) avlämnande av last för transport och kraven angående varsel om att en last finns tillgänglig.

3. I den utsträckning de faller inom en konferens verksamhetsram kan även följande frågor bli föremål för konsultation:

a) drift av lastinspektionsverksamhet;

b) ändringar i trafikmönstret;

c) effekterna av införandet av ny teknologi i lasttransporten, särskilt övergång till enhetslaster med därav följande minskning av konventionell trafik eller förlust av direkttrafik; och

d) sjötransporternas anpassning och kvalitet, inklusive inverkan av avtal om arrangemang för pooler, anlop eller avgång på tillgången på sjötransporter och på de frakter till

shipping services are provided; changes in the areas served and in the regularity of calls by conference vessels.

(4) Consultations shall be held before final decisions are taken, unless otherwise provided in this Code. Advance notice shall be given of the intention to take decisions on matters referred to in Article 11 (2) and (3). Where this is impossible, urgent decisions may be taken pending the holding of consultations.

(5) Consultations shall begin without undue delay and in any event within a maximum period specified in the conference agreement or, in the absence of such a provision in the agreement, not later than 30 days after receipt of the proposal for consultations, unless different periods of time are provided in this Code.

(6) When holding consultations, the parties shall use their best efforts to provide relevant information, to hold timely discussions and to clarify matters for the purpose of seeking solutions of the issues concerned. The parties involved shall take account of each other's views and problems and strive to reach agreement consistent with their commercial viability.

CHAPTER IV: FREIGHT RATES

Article 12

CRITERIA FOR FREIGHT-RATE DETERMINATION

In arriving at a decision on questions of tariff policy in all cases mentioned in this Code, the following points shall, unless otherwise provided, be taken into account:

(a) Freight rates shall be fixed at as low a level as is feasible from the commercial point of view and shall permit a reasonable profit for shipowners;

(b) The cost of operations of conferences shall, as a rule, be evaluated for the round voyage of ships, with the outward and inward directions considered as a single whole. Where applicable, the outward and inward voyage should be considered separately. The freight rates should take into account, among other factors, the nature of cargoes, the interrelation between weight and cargo measurement, as well as the value of cargoes;

vilka sjötransporterna tillhandahålls; ändringar i de områden inom vilka transporter utföres och i regelbundenheten i anlop av konferensfartyg.

4. Konsultationer skall hållas innan slutliga beslut fattas, såvida inte annat föreskrives i denna kod. Avsikt att ta beslut i frågor som anges i artikel 11, punkt 2 och 3, skall förhandsaviserar. Där detta är omöjligt, må brådskande beslut tagas i avvaktan på att konsultationer skall hållas.

5. Konsultationer skall börja utan obefogad försening och i vart fall inom en maximiperiod fastställd i konferensavtalet eller, i frånvaro av en sådan bestämmelse i avtalet, inte senare än 30 dagar efter mottagande av förslag om konsultationer, såvida inte andra tidsperioder föreskrives i denna kod.

6. När konsultationer hålls, skall parterna göra sitt yttersta för att tillhandahålla relevant information, hålla diskussioner i rätt tid och klarlägga förhållanden i syfte att finna lösningar på aktuella problem. De inblandade parterna skall beakta varandras synpunkter och problem och sträva efter att uppnå avtal som är anpassade till deras kommersiella livskraft.

KAPITEL IV FRAKTER

Artikel 12

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BESLUT OM FRAKTER

När beslut skall tas i frågor om tariffpolitik i alla de fall, som nämns i denna kod, skall, om ej annat föreskrives, följande punkter beaktas:

a) frakter skall sättas på så låg nivå som är praktiskt möjligt från kommersiell synpunkt och skall medge en skäligen vinst för redarna;

b) konferensens driftkostnader skall som regel beräknas för en rundresa, varvid fartygens ut- och återresor betraktas som en helhet. Där så är lämpligt bör ut- och återresan beaktas separat. Frakterna skall sättas med hänsyn till bl.a. lasternas art, det inbördes förhållandet mellan lastens vikt och matt lik- som också lastens värde;

(c) In fixing promotional freight rates and/or special freight rates for specific goods, the conditions of trade for these goods of the countries served by the conference, particularly of developing and land-locked countries, shall be taken into account.

Article 13

CONFERENCE TARIFFS AND CLASSIFICATION OF TARIFF RATES

(1) Conference tariffs shall not unfairly differentiate between shippers similarly situated. Shipping lines members of a conference shall adhere strictly to the rates, rules and terms shown in the tariffs and other currently valid published documents of the conference and to any special arrangements permitted under this Code.

(2) Conference tariffs should be drawn up simply and clearly, containing as few classes/categories as possible, depending on the particular requirements of a trade, specifying a freight rate for each commodity and, where appropriate, for each class/category; they should also indicate, wherever practicable, in order to facilitate statistical compilation and analysis, the corresponding appropriate code number of the item in accordance with the Standard International Trade Classification, the Brussels Tariff Nomenclature or any other nomenclature that may be internationally adopted; the classification of commodities in the tariffs should, as far as practicable, be prepared in co-operation with shippers' organizations and other national and international organizations concerned.

Article 14

GENERAL FREIGHT-RATE INCREASES

(1) A conference shall give notice of not less than 150 days, or according to regional practice and/or agreement, to shippers' organizations or representatives of shippers and/or shippers and, where so required, to appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference, of its intention to effect a general increase in freight rates, an indication of its extent, the date of effect and the reasons supporting the proposed increase.

(2) At the request of any of the parties

c) vid fastställande av främjande och/eller särskilda frakter för bestämda varor skall hänsyn tas till handelsvillkoren för dessa varor i de länder som betjänas av konferensen, särskilt u-länder och kustlösa länder.

Artikel 13

KONFERENSTARIFFER OCH KLASSIFICERING AV TARIFFRAKTER

1. Konferenstariffer skall inte göra orättvis skillnad mellan avlastare i samma situation. Linjerederier, som är medlemmar av en konferens, skall strikt hålla sig till de frakter, regler och villkor som anges i tarifferna och i andra publicerade giltiga konferensdokument, samt även varje särskilt arrangemang som tillåts enligt denna kod.

2. Konferenstariffer skall avfattas enkelt och klart och innehålla så få klasser/kategorier som möjligt, beroende på transporternas speciella behov, samt ange den särskilda frakten för varje vara och, där så är lämpligt, för varje klass/kategori; för att underlätta sammanställning och analys av statistik skall de också – där så är praktiskt möjligt – ange varans motsvarande tillämpliga kodnummer enligt Standard International Trade Classification, Brussels Tariff Nomenclature eller annan nomenklatur som kan ha antagits internationellt; klassificering av varor i tarifferna skall, så långt praktiskt genomförbart, utarbetas i samarbete med avlastarorganisationerna och berörda nationella och internationella organisationer.

Artikel 14

ALLMÄNNA FRAKTHÖJNINGAR

1. En konferens skall minst 150 dagar i förväg, eller i enlighet med praxis och/eller avtal, avisera avlastarorganisationer eller företrädare för avlastare och/eller avlastare samt, där så erfordras, behöriga myndigheter i de länder vilkas handel betjänas av konferensen om sin avsikt att genomföra en allmän höjning av frakter med angivande av höjningens storlek, datum för genomförandet och de orsaker som motiverar den föreslagna höjningen.

2. På begäran, som skall framföras inom en

prescribed for this purpose in this Code, to be made within an agreed period of time after the receipt of the notice, consultations shall commence, in accordance with the relevant provisions of this Code, within a stipulated period not exceeding 30 days or as previously agreed between the parties concerned; the consultations shall be held in respect of the bases and amounts of the proposed increase and the date from which it is to be given effect.

(3) A conference, in an effort to expedite consultations, may, or upon the request of any of the parties prescribed in this Code as entitled to participate in consultations on general freight-rate increases shall, where practicable, reasonably before the consultations, submit to the participating parties a report from independent accountants of repute, including, where the requesting parties accept it as one of the bases of consultations, an aggregated analysis of data regarding relevant costs and revenues which in the opinion of the conference necessitate an increase in freight rates.

(4) If agreement is reached as a result of the consultations, the freight-rate increase shall take effect from the date indicated in the notice served in accordance with Article 14(1), unless a later date is agreed upon between the parties concerned.

(5) If no agreement is reached within 30 days of the giving of notice in accordance with Article 14(1), and subject to procedures prescribed in this Code, the matter shall be submitted immediately to international mandatory conciliation, in accordance with chapter VI. The recommendation of the conciliators, if accepted by the parties concerned, shall be binding upon them and shall be implemented, subject to the provisions of Article 14(9), with effect from the date mentioned in the conciliators' recommendation.

(6) Subject to the provisions of Article 14(9), a general freight-rate increase may be implemented by a conference pending the conciliators' recommendation. When making their recommendation, the conciliators should take into account the extent of the above-mentioned increase made by the conference and the period for which it has been in force. In the event that the conference rejects the recommendation of the concilia-

överenskommen tidsperiod efter mottagande av aviseringen, av någon av de parter som därtill berättigats enligt denna kod skall konsultationer i enlighet med tillämpliga bestämmelser i denna kod påbörjas inom en fastställd tidsperiod vilken inte får överstiga 30 dagar eller efter vad tidigare överenskommits mellan berörda parter; konsultationerna skall hållas med avseende på grunderna för och storleken av den föreslagna höjningen och datum för dess genomförande.

3. En konferens kan, för att påskynda konsultationer, eller skall, på begäran av någon av de parter som i enlighet med denna kod är berättigade att delta i konsultationer om allmänna frakthöjningar, där så är görligt, inom rimlig tid före konsultationerna, tillställa de deltagande parterna en rapport från oberoende revisorer med gott anseende som innefattar – i de fall då de parter som begärt konsultationerna godtar den som en av grunderna för konsultationerna – en sammanlagd analys av de data rörande gällande kostnader och intäkter vilka enligt konferensens åsikt nödvändiggör en höjning av frakterna.

4. Om avtal uppnås som ett resultat av konsultationerna, skall frakthöjningen träda i kraft från den dag som angavs i aviseringen enligt artikel 14, punkt 1, om inte ett senare datum överenskommits mellan de berörda parterna.

5. Om inget avtal uppnås inom 30 dagar från aviseringen enligt artikel 14, punkt 1, skall, med iakttagande av i denna kod föreskrivet förfarande, frågan omedelbart hänskjutas till internationell obligatorisk förlikning i enlighet med kapitel VI. Förlikningsmännens rekommendation skall, om den antages av de berörda parterna, bli bindande för dem och tillämpas med beaktande av bestämmelserna i artikel 14, punkt 9, med verkan från det datum som anges i förlikningsmännens rekommendation.

6. Med iakttagande av bestämmelserna i artikel 14, punkt 9, kan en konferens tillämpa en allmän höjning av frakterna i avvaktan på förlikningsmännens rekommendation. När de gör sin rekommendation skall förlikningsmännen ta hänsyn till storleken av den av konferensen företagna, ovannämnda höjningen och till den period under vilken den har varit i kraft. I händelse av att konferensen förkastar förlikningsmännens rekommenda-

ors, shippers and/or shippers' organizations shall have the right to consider themselves not bound, after appropriate notice, by any arrangement or other contract with that conference which may prevent them from using non-conference shipping lines. Where a loyalty arrangement exists, shippers and/or shippers' organizations shall give notice within a period of 30 days to the effect that they no longer consider themselves bound by that arrangement, which notice shall apply from the date mentioned therein, and a period of not less than 30 days and not more than 90 days shall be provided in the loyalty arrangement for this purpose.

(7) A deferred rebate which is due to the shipper and which has already been accumulated by the conference shall not be withheld by, or forfeited to, the conference as a result of action by the shipper under Article 14(6).

(8) If the trade of a country carried by shipping lines members of a conference on a particular route consists largely of one or few basic commodities, any increase in the freight rate on one or more of those commodities shall be treated as a general freight-rate increase, and the appropriate provisions of this Code shall apply.

(9) Conferences should institute any general freight-rate increase effective in accordance with this Code for a period of a stated minimum duration, subject always to the rules regarding surcharges and regarding adjustment in freight rates consequent upon fluctuations in foreign exchange rates. The period over which a general freight-rate increase is to apply is an appropriate matter to be considered during consultations conducted in accordance with Article 14(2), but unless otherwise agreed between the parties concerned during the consultations, the minimum period of time between the date when one general freight-rate increase becomes effective and the date of notice for the next general freight-rate increase given in accordance with Article 14(1) shall not be less than 10 months.

Article 15

PROMOTIONAL FREIGHT RATES

(1) Promotional freight rates for non-traditional exports should be instituted by conferences.

tion, skall avlastare och/eller avlastarorganisationer ha rätt att efter lämpligt varsel anse sig själva obundna av något som helst arrangemang eller annat kontrakt med den konferensen, som kan hindra dem från att använda icke-konferensanslutna linjerederier. Om det föreligger ett lojalitetsarrangemang, skall avlastare och/eller avlastarorganisationer inom en period av 30 dagar varsla att de inte längre anser sig bundna av detta arrangemang, varvid varslat skall gälla från det datum som anges däri, och i lojalitetsarrangemanget skall en period av minst 30 och högst 90 dagar vara anslagen för detta ändamål.

7. En innehållen rabatt, som tillkommer avlastaren och som här hopsamlats av konferensen, skall inte kvarhållas eller konfiskeras av konferensen som ett resultat av en handling vilken avlastaren företagit i enlighet med artikel 14, punkt 6.

8. Om ett lands handel, som på en viss rutt transporteras av linjerederier som är medlemmar av en konferens, företrädesvis består av en eller några få basvaror, skall varje höjning av frakten på en eller flera av dessa varor anses som en allmän frakthöjning, och tillämpliga bestämmelser i denna kod skall gälla.

9. Konferenserna bör genomföra varje allmän frakthöjning med giltighet enligt denna kod för en bestämd minimiperiod, varvid de alltid skall beakta reglerna om tilläggsavgifter och om anpassning av frakter som följd av förändringar i växelkurserna. Den period, under vilken en allmän frakthöjning skall tillämpas, är en fråga som bör behandlas vid konsultationer förda i enlighet med artikel 14, punkt 2, men om inte annat överenskommes mellan de berörda parterna under konsultationerna, skall minimiperioden – mellan den dag då en allmän frakthöjning träder i kraft och dagen för avisering enligt artikel 14, punkt 1, av nästa allmänna frakthöjning – inte understiga 10 månader.

Artikel 15

FRÄMJANDE FRAKTER

1. Konferenserna bör införa främjande frakter på icke-traditionella exportvaror.

(2) All necessary and reasonable information justifying the need for a promotional freight rate shall be submitted to a conference by the shippers, shippers' organizations or representatives of shippers concerned.

(3) Special procedures shall be instituted providing for a decision within 30 days from the date of receipt of that information, unless mutually agreed otherwise, on applications for promotional freight rates. A clear distinction shall be made between these and general procedures for considering the possibility of reducing freight rates for other commodities or of exempting them from increases.

(4) Information regarding the procedures for considering applications for promotional freight rates shall be made available by the conference to shippers and/or shippers' organizations and, on request, to the governments and/or other appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference.

(5) A promotional freight rate shall be established normally for a period of 12 months, unless otherwise mutually agreed between the parties concerned. Prior to the expiry of the period, the promotional freight rate shall be reviewed, on request by the shipper and/or shippers' organization concerned, when it shall be a matter for the shipper and/or shippers' organization, at the request of the conference, to show that the continuation of the rate is justified beyond the initial period.

(6) When examining a request for a promotional freight rate, the conference may take into account that, while the rate should promote the export of the non-traditional product for which it is sought, it is not likely to create substantial competitive distortions in the export of a similar product from another country served by the conference.

(7) Promotional freight rates are not excluded from the imposition of a surcharge or a currency adjustment factor in accordance with Articles 16 and 17.

(8) Each shipping line member of a conference serving the relevant ports of a conference trade shall accept, and not unreasonably refuse, a fair share of cargo for which a promotional freight rate has been established by the conference.

2. All nödvändig och rimlig information, som motiverar behovet av en främjande frakt skall föreläggas konferensen av de berörda avlastarna, avlastarorganisationerna eller företrädare för avlastare.

3. Ett särskilt förfarande skall införas för att beslut gällande ansökningar om främjande frakter skall kunna fattas inom 30 dagar från den dag då man mottog sådan information, såvida inte annat ömsesidigt överenskommits. En klar åtskillnad skall göras mellan detta förfarande och det allmänna förfarandet vid en undersökning av möjligheten att reducera frakten på andra varor eller att undan- taga dem från höjningar.

4. Konferensen skall tillhandahålla avlastare och/eller avlastarorganisationer, samt på begäran regeringar och/eller andra behöriga myndigheter i de länder vilkas handel betjänas av konferensen, information angående förfarandet vid behandling av ansökningar om främjande frakter.

5. En främjande frakt skall normalt etableras för en period av 12 månader, om inte annat ömsesidigt överenskommits mellan de berörda parterna. Före periodens utgång skall den främjande frakten åter granskas på begäran av den berörda avlastaren och/eller avkastarorganisationen, varvid det ankommer på avlastaren och/eller avlastarorganisationen att på begäran av konferensen visa att det är motiverat att fortsätta med denna frakt efter inledningsperioden.

6. Vid behandlingen av en ansökan om en främjande frakt kan konferensen ta hänsyn till att frakten, även om den skall främja exporten av den icke-traditionella vara för vilken den är sökt, sannolikt inte skapar väsentliga konkurrensstörningar i exporten av en liknande vara från någon annat land som betjänas av konferensen.

7. Främjande frakter är inte undantagna från tilläggsavgift eller valutaanpassningsfaktor i enlighet med artiklarna 16 och 17.

8. Varje linjerederi, som är medlem av en konferens och som betjänar aktuella hamnar i konferenstrafiken, skall ta emot och inte utan rimliga skäl vägra en rättvis andel last för vilken en främjande frakt har införts av konferensen.

Article 16

SURCHARGES

(1) Surcharges imposed by a conference to cover sudden or extraordinary increases in costs or losses of revenue shall be regarded as temporary. They shall be reduced in accordance with improvements in the situation or circumstances which they were imposed to meet and shall be cancelled, subject to Article 16(6), as soon as the situation or circumstances which prompted their imposition cease to prevail. This shall be indicated at the moment of their imposition, together, as far as possible, with a description of the change in the situation or circumstances which will bring about their increase, reduction or cancellation.

(2) Surcharges imposed on cargo moving to or from a particular port shall likewise be regarded as temporary and likewise shall be increased, reduced or cancelled, subject to Article 16(6), when the situation in that port changes.

(3) Before any surcharge is imposed, whether general or covering only a specific port, notice should be given and there shall be consultation, upon request, in accordance with the procedures of this Code, between the conference concerned and other parties directly affected by the surcharge and prescribed in this Code as entitled to participate in such consultations, save in those exceptional circumstances which warrant immediate imposition of the surcharge. In cases where a surcharge has been imposed without prior consultation, consultations, upon request, shall be held as soon as possible thereafter. Prior to such consultations, conferences shall furnish data which in their opinion justify the imposition of the surcharge.

(4) Unless the parties agree otherwise, within a period of 15 days after the receipt of a notice given in accordance with Article 16(3), if there is no agreement on the question of the surcharge between the parties concerned referred to in that Article, the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail. Unless the parties concerned agree otherwise, the surcharge may, however, be imposed pending resolution of the dispute, if the dispute still

Artikel 16

TILLÄGGSavgIFTER

1. Tilläggsavgifter, som införs av en konferens för att täcka plötsliga eller icke-normala öknings av kostnader eller intäktsbortfall, skall anses som tillfälliga. De skall reduceras i anslutning till förbättringar i den situation eller de omständigheter som de avsågs möta, och skall avskaffas med beaktande av artikel 16, punkt 6, så snart som den situation eller de omständigheter som påkallade deras införande upphört att råda. Detta skall anges vid tidpunkten för deras införande, så långt möjligt tillsammans med en beskrivning av den förändring i situationen eller omständigheterna som kommer att medföra deras ökning, minskning eller avskaffande.

2. Tilläggsavgifter som pålagts last på väg till eller från en viss hamn skall likaledes anses som tillfälliga och skall likaledes ökas, minskas eller avskaffas, med beaktande av artikel 16, punkt 6, när situationen i denna hamn ändras.

3. Innan någon tilläggsavgift införs – vare sig generell eller gällande endast en viss hamn – skall varsel lämnas och, på begäran, konsultationer hållas i enlighet med förfarandet i denna kod mellan den berörda konferensen och de andra parter som direkt påverkas av tilläggsavgiften och som enligt föreskrift i denna kod är berättigade till att delta i sådana konsultationer, utom när exceptionella omständigheter motiverar omedelbart påläggande av tilläggsavgiften. I sådana fall där en tilläggsavgift har lagts på utan föregående konsultation, skall på begäran konsultationer hållas så snart som möjligt därefter. Före sådana konsultationer skall konferenserna framlägga de fakta som enligt deras åsikt motiverar att tilläggsavgiften läggs på.

4. Om inte parterna överenskommer annorlunda, skall, om inte inom en period av 15 dagar efter mottagandet av varsel enligt artikel 16, punkt 3, överenskommelse om tilläggsavgiften uppnåtts mellan de berörda parter som åsyftas i artikeln, tillämpliga föreskrifter i denna kod om biläggande av tvister få råda. Om inte de berörda parterna överenskommer annorlunda, får tilläggsavgiften emellertid läggas på i avvaktan på tvistens biläggande, om tvisten fortfarande är olöst

remains unresolved at the end of a period of 30 days after the receipt of the abovementioned notice.

(5) In the event of a surcharge being imposed in exceptional circumstances without prior consultation as provided in Article 16(3), if no agreement is reached through subsequent consultations, the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail.

(6) Financial loss incurred by the shipping lines members of a conference as a result of any delay on account of consultations and/or other proceedings for resolving disputes regarding imposition of surcharges in accordance with the provisions of this Code, as compared to the date from which the surcharge was to be imposed in terms of the notice given in accordance with Article 16(3), may be compensated by an equivalent prolongation of the surcharge before its removal. Conversely, for any surcharge imposed by the conference and subsequently determined and agreed to be unjustified or excessive as a result of consultations or other procedures prescribed in this Code, the amounts so collected or the excess thereof as determined hereinabove, unless otherwise agreed, shall be refunded to the parties concerned, if claimed by them, within a period of 30 days of such claim.

Article 17

CURRENCY CHANGES

(1) Exchange rate changes, including formal devaluation or revaluation, which lead to changes in the aggregate operational costs and/or revenues of the shipping lines members of a conference relating to their operations within the conference provide a valid reason for the introduction of a currency adjustment factor or for a change in the freight rates. The adjustment or change shall be such that in the aggregate the member lines concerned neither gain nor lose, as far as possible, as a result of the adjustment or change. The adjustment or change may take the form of currency surcharges or discounts or of increases or decreases in the freight rates.

vid slutet av en period av 30 dagar efter mottagandet av ovannämnda varsel.

5. I händelse av att en tilläggsavgift läggs på under exceptionella omständigheter utan föregående konsultation enligt föreskrifterna i artikel 16, punkt 3, och om ingen överenskommelse uppnås under efterföljande konsultationer, skall tillämpliga regler i denna kod för biläggande av tvister få råda.

6. Ekonomisk förlust som linjerederier, som är konferensmedlemmar, åsamkas som ett resultat av försening – på grund av konsultationer och/eller förfaranden för lösande av tvister angående pålägg av tilläggsavgifter i enlighet med föreskrifterna i denna kod – i förhållande till det datum från vilket tilläggsavgifter i enlighet med föreskrifterna i denna kod skulle ha pålagts på grund av varsel enligt artikel 16, punkt 3, kan kompenseras genom motsvarande förlängning av tilläggsavgiftens tillämpningstid före dess avskaffande. Omvänt gäller att om det senare som ett resultat av konsultationer eller andra förfaranden fastställda i denna kod, fastslås och överenskommes att en tilläggsavgift pålagd av en konferens är obefogad eller omättlig, skall – om annan överenskommelse ej föreligger – uppburna belopp eller den för höga andelen av sådant belopp fastställda som anges ovan, återbetalas till berörda parter, om dessa så begär, inom 30 dagar efter framställningen av en sådan begäran.

Artikel 17

VALUTAKURSÄNDRINGAR

1. Ändringar i valutakurser, inklusive formell devalvering eller revalvering, som leder till ändringar i de sammanlagda driftkostnaderna och/eller intäkterna för linjerederier som är konferensmedlemmar, och som sammanhänger med deras verksamhet inom konferensen, utgör ett giltigt skäl att införa en valutaanpassningsfaktor i frakterna eller för en ändring av dessa. Anpassningen eller ändringen skall företas på ett sådant sätt att – så långt möjligt – respektive medlemsrederier sammanlagt vare sig gör förluster eller vinster som ett resultat av anpassningen eller ändringen. Anpassningen eller ändringen kan ta formen av valutatilläggsavgifter eller rabatter eller av öknings eller minskningar av frakten.

(2) Such adjustments or changes shall be subject to notice, which should be arranged in accordance with regional practice, where such practice exists, and there shall be consultations in accordance with the provisions of this Code between the conference concerned and the other parties directly affected and prescribed in this Code as entitled to participate in consultations, save in those exceptional circumstances which warrant immediate imposition of the currency adjustment factor or freight-rate change. In the event that this has been done without prior consultations, consultations shall be held as soon as possible thereafter. The consultations should be on the application, size and date of implementation, of the currency adjustment factor or freight-rate change, and the same procedures shall be followed for this purpose as are prescribed in Article 16(4) and (5) in respect of surcharges. Such consultations should take place and be completed within a period not exceeding 15 days from the date when the intention to apply a currency surcharge or to effect a freight-rate change is announced.

(3) If no agreement is reached within 15 days through consultations, the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail.

(4) The provisions of Article 16(6) shall apply, adapted as necessary, to currency adjustment factors and freight-rate changes dealt with in the present Article.

CHAPTER V: OTHER MATTERS

Article 18

"FIGHTING SHIPS"

Members of a conference shall not use fighting ships in the conference trade for the purpose of excluding, preventing or reducing competition by driving a shipping line not a member of the conference out of the said trade.

Article 19

ADEQUACY OF SERVICE

(1) Conferences should take necessary and appropriate measures to ensure that their

2. Sådana anpassningar eller ändringar skall varslas i överensstämmelse med regional sedvänja, där sådan sedvänja finns: därtill skall i överensstämmelse med föreskrifterna i denna kod konsultationer hållas mellan den berörda konferensen och de andra parter som detta direkt angår och som enligt denna kod är berättigade att delta i konsultationer, utom i de undantagsfall som kräver ett omedelbart införande av valutaanpassningsfaktorn eller fraktändringen. I den händelse detta har gjorts utan föregående konsultationer skall konsultationer hållas så snart som möjligt därefter. Konsultationerna bör gälla valutaanpassningsfaktorns eller fraktändringens tillämpning, storlek och datum för införande, varvid samma förfarande skall gälla som föreskrivs i artikel 16, punkt 4 och 5, med avseende på tilläggsavgifter. Sådana konsultationer bör äga rum och avslutas inom en period som inte får överstiga 15 dagar från den dag då avsikten att tillämpa en valutatilläggsavgift eller företaga en fraktändring tillkännages.

3. Om konsultationerna inte inom 15 dagar leder till att en överenskommelse uppnås, skall tillämpliga föreskrifter för biläggande av tvister givna i denna kod följas.

4. Bestämmelserna i artikel 16, punkt 6, skall med erforderliga korrigeringar tillämpas på valutaanpassningsfaktorer och fraktändringar som behandlas i denna artikel.

KAPITEL V ÖVRIGA FRÅGOR

Artikel 18

"FIGHTING SHIPS"

Konferensmedlemmar får inte använda sig av "fighting ships" i konferenstrafiken för att utesluta, hindra eller försvaga konkurrensen genom att driva bort ett linjerederi som inte är medlem av konferensen från trafiken.

Artikel 19

TRAFIKANPASSNING

1. Konferenser skall vidtaga nödvändiga och lämpliga åtgärder för att säkerställa att

member lines provide regular, adequate and efficient service of the required frequency on the routes they serve and shall arrange such services so as to avoid as far as possible bunching and gapping of sailings. Conferences should also take into consideration any special measures necessary in arranging services to handle seasonal variations in cargo volumes.

(2) Conferences and other parties prescribed in this Code as entitled to participate in consultations, including appropriate authorities if they so desire, should keep under review, and should maintain close co-operation regarding, the demand for shipping space, the adequacy and suitability of service, and in particular the possibilities for rationalization and for increasing the efficiency of services. Benefits identified as accruing from rationalization of services shall be fairly reflected in the level of freight rates.

(3) In respect of any port for which conference services are supplied only subject to the availability of a specified minimum of cargo, that minimum shall be specified in the tariff. Shippers should give adequate notice of the availability of such cargo.

Article 20

HEAD OFFICE OF A CONFERENCE

A conference shall as a rule establish its head office in a country whose trade is served by that conference, unless agreed otherwise by the shipping lines members of that conference.

Article 21

REPRESENTATION

Conferences shall establish local representation in all countries served, except that where there are practical reasons to the contrary the representation may be on a regional basis. The names and addresses of representatives shall be readily available, and these representatives shall ensure that the views of shippers and conferences are made rapidly known to each other with a view to expediting prompt decisions. When a conference considers it suitable, it shall provide for adequate delegation of powers of decision to its representatives.

deras medlemmar tillhandahåller regelbunden, tillräcklig och effektiv trafik med erforderlig turtäthet på de rutter de trafikerar och skall ordna trafiken så att man i görligaste mån undviker såväl anhopning av fartyg som långa uppehåll mellan avgångar. Konferenser skall också överväga alla särskilda åtgärder som är nödvändiga när det gäller att inrätta trafiken med hänsyn till säsongmässiga variationer i lastmängd.

2. Konferenser och andra parter, som enligt denna kod är berättigade att delta i konsultationer, inklusive behöriga myndigheter om de så önskar, bör i nära samarbete övervaka efterfrågan på lastutrymme, trafikens tillräcklighet och lämplighet och – i synnerhet – möjligheterna att rationalisera trafiken och öka dess effektivitet. Vinster som uppstår genom rationalisering av trafiken skall rättvist återspeglas i fraktnivån.

3. När det gäller hamnar som konferensen trafikerar endast om lastmängden uppgår till ett angivet minimum, skall detta minimum anges i tariffen. Avlastarna skall ge lämplig varsel om att en sådan lastmängd finns tillgänglig.

Artikel 20

HUVUDKONTOR FÖR EN KONFERENS

En konferens skall som regel inrätta sitt huvudkontor i ett land, vars handel betjänas av konferensen, om inte annat överenskommes av de linjerederier som är medlemmar av konferensen.

Artikel 21

REPRESENTATION

Konferenser skall ha lokal representation i alla länder som de trafikerar, men där praktiska skäl talar emot det kan regional representation inrättas. Representerarnas namn och adress skall finnas lätt tillgängliga, och representerarna skall säkerställa att avlastarna och konferenserna skyndsamt får del av varandras synpunkter för att få fram snabba beslut. När en konferens anser det ändamålsenligt skall den sörja för att rätten att fatta beslut i lämplig omfattning delegeras till representerarna.

Article 22

CONTENTS OF CONFERENCE AGREEMENTS, TRADE PARTICIPATION AGREEMENTS AND LOYALTY ARRANGEMENTS

Conference agreements, trade participation agreements and loyalty arrangements shall conform to the applicable requirements of this Code and may include such other provisions as may be agreed which are not inconsistent with this Code.

PART TWO

CHAPTER VI:

PROVISIONS AND MACHINERY FOR SETTLEMENT OF DISPUTES

A. GENERAL PROVISIONS

Article 23

(1) The provisions of this chapter shall apply whenever there is a dispute relating to the application or operation of the provisions of this Code between the following parties:

- (a) a conference and a shipping line;
- (b) the shipping lines members of a conference;
- (c) a conference or a shipping line member hereof and a shippers' organization or representatives of shippers or shippers; and
- (d) two or more conferences.

For the purposes of this chapter the term "party" means the original parties to the dispute as well as third parties which have joined the proceedings in accordance with (a) of Article 34.

(2) Disputes between shipping lines of the same flag, as well as those between organizations belonging to the same country, shall be settled within the framework of the national jurisdiction of that country, unless this creates serious difficulties in the fulfilment of the provisions of this Code.

(3) The parties to a dispute shall first attempt to settle it by an exchange of views or direct negotiations with the intention of finding a mutually satisfactory solution.

(4) Disputes between the parties referred to in Article 23(1) relating to:

- (a) refusal of admission of a national ship-

Artikel 22

INNEHÅLL I KONFERENSAVTAL, AVTAL OM MARKNADSDELNING OCH LOJALITETSARRANGEMANG

Konferensavtal, avtal om marknadsdelning samt lojalitetsarrangemang skall vara i överensstämmelse med tillämpliga krav i denna kod men får innefatta sådana andra föreskrifter som kan avtalas vilka inte står i strid med denna kod.

DEL TVÅ

KAPITEL VI

FÖRESKRIFTER OCH TILLVÄGAGÅNGS-SÄTT FÖR BILÄGGANDE AV TVISTER

A. ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

Artikel 23

1. Föreskrifterna i detta kapitel skall tillämpas närhelst en tvist uppkommer rörande tillämpningen eller verkställandet av föreskrifterna i denna kod mellan följande parter:

- a) en konferens och ett linjerederi;
- b) linjerederierna som är medlemmar av en konferens;
- c) en konferens eller ett linjerederi som är medlem därav och en avlastarorganisation eller företrädare för avlastare eller avlastare; och
- d) två eller flera konferenser.

I detta kapitel skall med beteckningen "part" förstås de ursprungliga parterna i tvisten såväl som tredje parter som har anslutit sig till förhandlingarna i enlighet med artikel 34, stycke a.

2. Tvister mellan linjerederier under samma flagg, såväl som mellan organisationer som hör hemma i samma land, skall biläggas inom ramen för detta lands nationella jurisdiktion, om inte detta skapar allvarliga svårigheter i uppfyllandet av föreskrifterna i denna kod.

3. Parterna i en tvist skall i första hand försöka att bilägga den genom meningsutbyte eller direkta förhandlingar med målsättningen att finna en ömsesidigt tillfredsställande lösning.

4. Tvister mellan de parter som anges i artikel 23, punkt 1, angående:

- a) att ett nationellt linjerederi vägrats in-

ping line to a conference serving the foreign trade of the country of that shipping line;

(b) refusal of admission of a third-country shipping line to a conference;

(c) expulsion from a conference;

(d) inconsistency of a conference agreement with this Code;

(e) a general freight-rate increase;

(f) surcharges;

(g) changes in freight rates or the imposition of a currency adjustment factor due to exchange rate changes;

(h) participation in trade; and

(i) the form and terms of proposed loyalty arrangements

which have not been resolved through an exchange of views or direct negotiations shall, at the request of any of the parties to the dispute, be referred to international mandatory conciliation in accordance with the provisions of this chapter.

Article 24

(1) The conciliation procedure is initiated at the request of one of the parties to the dispute.

(2) The request shall be made:

(a) in disputes relating to membership of conferences: not later than 60 days from the date of receipt by the applicant of the conference decision, including the reasons therefor, in accordance with Articles 1(4) and 4(3);

(b) in disputes relating to general freight-rate increases: not later than the date of expiry of the period of notice specified in Article 14(1);

(c) in disputes relating to surcharges: not later than the date of expiry of the 30-day period specified in Article 16(4) or, where no notice has been given, not later than 15 days from the date when the surcharge was put into effect; and

(d) in disputes relating to changes in freight rates or the imposition of a currency adjustment factor due to exchange rate changes: not later than five days after the date of expiry of the period specified in Article 17(3).

(3) The provisions of Article 24(2) shall not apply to a dispute which is referred to international mandatory conciliation in accordance with Article 25(3).

träde i en konferens, som betjänar det linjerederiets hemlands utrikeshandel;

b) att ett tredje-lands linjerederi vägrats inträde i en konferens;

c) uteslutning ur en konferens;

d) bristande överensstämmelse mellan ett konferensavtal och denna kod;

e) en allmän höjning av frakter;

f) tilläggsavgifter;

g) ändringar i frakter eller införandet av valutaanpassningsfaktor på grund av valutakursändringar;

h) marknadsandelar; och

i) formen och villkoren för föreslagna lojalitetsarrangemang,

som inte har lösts genom meningsutbyte eller direkta förhandlingar. skall, på begäran av part i tvisten, hänskjutas till internationell obligatorisk förlikning i enlighet med föreskrifterna i detta kapitel.

Artikel 24

1. Förlikningsförfarandet inleds på begäran av en av parterna i tvisten.

2. Begäran skall inges:

a) i tvister angående medlemskap i konferenser: inte senare än 60 dagar från den dag då sökanden mottog konferensens beslut och skälen därför, i enlighet med artiklarna 1, punkt 4, och 4, punkt 3;

b) i tvister angående allmänna frakthöjningar: inte senare än att tiden för den varselperiod som anges i artikel 14, punkt 1, löpt ut;

c) i tvister angående tilläggsavgifter: inte senare än att tiden för den 30-dagarsperiod som anges i artikel 16, punkt 4, löpt ut eller, om ingen avisering har givits, inte senare än 15 dagar från det datum då tilläggsavgiften sattes i kraft; och

d) i tvister angående ändringar i frakter eller införande av valutaanpassningsfaktor på grund av valutakursändringar: inte senare än fem dagar efter att tiden för den period som anges i artikel 17, punkt 3, löpt ut.

3. Föreskrifterna i artikel 24, punkt 2, skall inte tillämpas på en tvist som är hänskjuten till internationell obligatorisk förlikning i enlighet med artikel 25, punkt 3.

(4) Requests for conciliation in disputes other than those referred to in Article 24(2) may be made at any time.

(5) The time-limits specified in Article 24(2) may be extended by agreement between the parties.

(6) A request for conciliation shall be considered to have been duly made if it is proved that the request has been sent to the other party by registered letter, telegram or teleprinter or has been served on it within the time-limits specified in Article 24(2) or (5).

(7) Where no request has been made within the time-limits specified in Article 24(2) or (5), the decision of the conference shall be final and no proceedings under this chapter may be brought by any party to the dispute to challenge that decision.

Article 25

(1) Where the parties have agreed that disputes referred to in Article 23(4) (a), (b), (c), (d), (h) and (i) shall be resolved through procedures other than those established in that Article, or agree on procedures to resolve a particular dispute that has arisen between them, such disputes shall, at the request of any of the parties to the dispute, be resolved as provided for in their agreement.

(2) The provisions of Article 25(1) apply also to the disputes referred to in Article 23(4) (e), (f) and (g), unless national legislation, rules or regulations prevent shippers from having this freedom of choice.

(3) Where conciliation proceedings have been initiated, such proceedings shall have precedence over remedies available under national law. If a party seeks remedies under national law in respect of a dispute to which this chapter applies without invoking the procedures provided for in this chapter, then, upon the request of a respondent to those proceedings, they shall be stayed and the dispute shall be referred to the procedures defined in this chapter by the court or other authority where the national remedies are sought.

Article 26

(1) The Contracting Parties shall confer upon conferences and shippers' organiza-

4. Begäran om förlikning i tvister, andra än dem som anges i artikel 24, punkt 2, kan inges vid vilken tidpunkt som helst.

5. Tidsgränserna som anges i artikel 24, punkt 2, kan utsträckas genom överenskommelse mellan parterna.

6. En begäran om förlikning skall anses ingiven i vederbörlig ordning om det bevisas att den har avsänts till den andra parten i rekommenderat brev, telegram eller telex eller har delgivits inom de tidsgränser som anges i artikel 24, punkt 2 eller 5.

7. Om ingen begäran har ingivits inom de tidsgränser som anges i artikel 24, punkt 2 eller 5, skall konferensens beslut vara slutgiltigt och inga förhandlingar enligt detta kapitel kan tagas upp av någondera parten i tvisten för att bestrida det beslutet.

Artikel 25

1. Om parterna har överenskommit att tvister som avses i artikel 23, punkt 4, stycke a, b, c, d, h och i, skall avgöras genom andra förfaranden än dem som anges i den artikeln eller om de enas om förfarande för att lösa en viss tvist som har uppstått mellan dem, skall sådana tvister, på begäran av någondera parten i tvisten, biläggas så som föreskrives i deras överenskommelse.

2. Föreskrifterna i artikel 25, punkt 1, tillämpas också på de tvister som nämns i artikel 23, punkt 4, stycke e, f och g, om inte nationell lagstiftning, regler eller förordningar fräntager avlastarna denna valfrihet.

3. Om förlikningsförhandlingar har inletts, skall sådana förhandlingar ha företräde framför rättsmedel som tillhandahålles enligt nationell lag. Om en part vill utnyttja rättsmedel enligt nationell lag med hänseende på en tvist, på vilken detta kapitel är tillämpligt, utan att åberopa de förfaranden som föreskrives i detta kapitel, skall, på begäran av en svarande, förhandlingarna avbrytas och tvisten – av den domstol eller annan myndighet där de nationella rättsmedlen begärts – hänskjutas till de förfaranden som bestäms i detta kapitel.

Artikel 26

1. De fördragsslutande parterna skall tilldela konferenser och avlastarorganisationer

tions such capacity as is necessary for the application of the provisions of this chapter. In particular:

(a) a conference or a shippers' organization may institute proceedings as a party or be named as a party to proceedings in its collective capacity;

(b) any notification to a conference or shippers' organization in its collective capacity shall also constitute a notification to each member of such conference or shippers' organization;

(c) a notification to a conference or shippers' organization shall be transmitted to the address of the head office of the conference or shippers' organization. Each conference or shippers' organization shall register the address of its head office with the Registrar appointed in accordance with Article 46(1). In the event that a conference or a shippers' organization fails to register or has no head office, a notification to any member in the name of the conference or shippers' organization shall be deemed to be a notification to such conference or organization.

(2) Acceptance or rejection by a conference or shippers' organization of a recommendation by conciliators shall be deemed to be acceptance or rejection of such a recommendation by each member thereof.

Article 27

Unless the parties agree otherwise, the conciliators may decide to make a recommendation on the basis of written submissions without oral proceedings.

B. INTERNATIONAL MANDATORY CONCILIATION

Article 28

In international mandatory conciliation the appropriate authorities of a Contracting Party shall, if they so request, participate in the conciliation proceedings in support of a party being a national of that Contracting Party, or in support of a party having a dispute arising in the context of the foreign trade of that Contracting Party. The appropriate authority may alternatively act as an observer in such conciliation proceedings.

sådan behörighet som är nödvändig för tillämpningen av föreskrifterna i detta kapitel. I synnerhet så att:

a) en konferens eller en avlastarorganisation kan inleda förhandlingar som part eller anges som part i förhandlingar i sin kollektiva egenskap;

b) varje underrättelse till en konferens eller avlastarorganisation i dess kollektiva egenskap skall också utgöra en underrättelse till varje medlem av sådan konferens eller avlastarorganisation;

c) underrättelse till en konferens eller avlastarorganisation skall sändas till adressen för den konferensens eller den avlastarorganisationens huvudkontor. Varje konferens eller avlastarorganisation skall registrera adressen till sitt huvudkontor hos den registrator, som utnämnts i enlighet med artikel 46, punkt 1. Om en konferens eller en avlastarorganisation underlåter att registrera adressen eller inte har något huvudkontor, skall en underrättelse till vilken som helst av medlemmarna i konferensens eller avlastarorganisationens namn anses vara en underrättelse till sådan konferens eller avlastarorganisation.

2. Om en konferens eller avlastarorganisation godtager eller förkastar en rekommendation av förlikningsmännen, skall varje medlem av konferensen/avlastarorganisationen anses ha godtagit eller förkastat rekommendationen.

Artikel 27

Om inte parterna överenskommer om annat, kan förlikningsmännen besluta att utfärda en rekommendation på grundval av skriftliga inlagor utan muntliga förhandlingar.

B. INTERNATIONELL OBLIGATORISK FÖRLIKNING

Artikel 28

Vid internationell obligatorisk förlikning skall behöriga myndigheter i en fördragsslutande stat, om de så önskar, delta i förlikningsförhandlingarna för att bistå antingen en part som är av den fördragsslutande statens nationalitet eller en part i en tvist som uppkommit i samband med vederbörande fördragsslutande stats utrikeshandel. Den behöriga myndigheten kan alternativt uppträda som observatör vid sådana förlikningsförhandlingar.

Article 29

(1) In international mandatory conciliation proceedings shall be held in the place unanimously agreed to by the parties or, failing such agreement, in the place decided upon by the conciliators.

(2) In determining the place of conciliation proceedings the parties and the conciliators shall take into account, *inter alia*, countries which are closely connected with the dispute, bearing in mind the country of the shipping line concerned and, especially when the dispute is related to cargo, the country where the cargo originates.

Article 30

(1) For the purposes of this chapter an International Panel of Conciliators shall be established, consisting of experts of high reputation or experience in the fields of law, economics of sea transport, or foreign trade and finance, as determined by the Contracting Parties selecting them, who shall serve in an independent capacity.

(2) Each Contracting Party may at any time nominate members of the Panel up to a total of 12, and shall communicate their names to the Registrar. The nominations shall be for periods of six years each and may be renewed. In the event of the death, incapacity or resignation of a member of the Panel, the Contracting Party which nominated such person shall nominate a replacement for the remainder of his term of office. A nomination takes effect from the date on which the communication of the nomination is received by the Registrar.

(3) The Registrar shall maintain the Panel list and shall regularly inform the Contracting Parties of the composition of the Panel.

Article 31

(1) The purpose of conciliation is to reach an amicable settlement of the dispute through recommendations formulated by independent conciliators.

(2) The conciliators shall identify and clarify the issues in dispute, seek for this purpose

Artikel 29

1. Vid internationell obligatorisk förlikning skall förhandlingarna hållas på den plats, som parterna enhälligt överenskommer om eller, om sådan överenskommelse inte uppnås, på den plats, som förlikningsmännen bestämmer.

2. När parterna och förlikningsmännen skall bestämma platsen för förlikningsförhandlingarna skall de taga i beaktande bl. a. de länder som är nära förbundna med tvisten, och därvid ha i åtanke det berörda linjerederiets land och, särskilt om tvisten gäller lasten, det land varifrån denna härrör.

Artikel 30

1. För detta kapitels syften skall en internationell grupp av förlikningsmän inrättas, bestående av experter med högt anseende eller erfarenhet inom juridik, sjötransportekonomi eller utrikeshandel och finansiering, som det bestäms av de fördragsslutande parterna som utser dem; de utsedda skall handla i en oberoende funktion.

2. Varje fördragsslutande part kan när som helst utnämna medlemmar av gruppen intill ett antal av 12, och skall meddela deras namn till registratören. Utnämningarna gäller sex-årsperioder och kan förnyas. I händelse av en gruppmedlems död, oförmåga eller avsägelse skall den fördragsslutande part som utnämnt vederbörande utnämna en ersättare för återstoden av hans tjänstgöringstid. En utnämning gäller från och med den dag då registratören mottagit meddelande om utnämningen.

3. Registratören skall föra en förteckning över gruppmedlemmarna och skall regelbundet informera de fördragsslutande parterna om gruppens sammansättning.

Artikel 31

1. Syftet med förlikningen är att uppnå att tvisten löses i godo genom rekommendationer formulerade av oberoende förlikningsmän.

2. Förlikningsmännen skall fastlägga och klargöra tvistefrågorna, för detta ändamål in-

any information from the parties, and, on the basis thereof, submit to the parties a recommendation for the settlement of the dispute.

(3) The parties shall co-operate in good faith with the conciliators in order to enable them to carry out their functions.

(4) Subject to the provisions of Article 25(2), the parties to the dispute may at any time during the conciliation proceedings decide in agreement to have recourse to a different procedure for the settlement of their dispute. The parties to a dispute which has been made subject to proceedings other than those provided for in this chapter may decide by mutual agreement to have recourse to international mandatory conciliation.

Article 32

(1) The conciliation proceedings shall be conducted either by one conciliator or by an uneven number of conciliators agreed upon or designated by the parties.

(2) Where the parties cannot agree on the number or the appointment of the conciliators as provided in Article 32(1), the conciliation proceedings shall be conducted by three conciliators, one appointed by each party in the statement(s) of claim and reply respectively, and the third by the two conciliators thus appointed, who shall act as chairman.

(3) If the reply does not name a conciliator to be appointed in cases Where Article 32(2) would apply, the second conciliator shall, within 30 days following the receipt of the statement of claim, be chosen by lot by the conciliator appointed in the statement of claim from among the members of the Panel nominated by the Contracting Party or Parties of which the respondent(s) is (are) a national(s).

(4) Where the conciliators appointed in accordance with Article 32(2) or (3) cannot agree on the appointment of the third conciliator within 15 days following the date of the appointment of the second conciliator, he shall, within the following 5 days be chosen by lot by the appointed conciliators. Prior to the drawing by lot:

(a) no member of the Panel of conciliators having the same nationality as either of the

fordra all slags information från parterna och, på grundval därav, förelägga parterna en rekommendation för biläggande av tvisten.

3. Parterna skall uppriktigt samarbeta med förlikningsmännen för att möjliggöra för dem att utöva sina funktioner.

4. Med beaktande av föreskrifterna i artikel 25, punkt 2, kan parterna i tvisten vid vilken tidpunkt som helst under förlikningsförhandlingarna gemensamt besluta att utnyttja ett annat förfarande för biläggande av deras tvist. Parterna i en tvist, vilken har blivit föremål för andra förhandlingar än dem som föreskrivs i detta kapitel, kan genom ömsesidig överenskommelse besluta att utnyttja internationell obligatorisk förlikning.

Artikel 32

1. Förlikningsförhandlingarna skall genomföras antingen av en förlikningsman eller av ett ojämnt antal förlikningsmän, vilka parterna har enats om eller utsett.

2. Om parterna inte kan enas om antalet eller utnämningen av förlikningsmännen som föreskrivs i artikel 32, punkt 1, skall förlikningsförhandlingarna föras av tre förlikningsmän; vardera parten skall i käromålet respektive svarsskrivelsen/skrivelserna utnämna en förlikningsman, varpå de två sålunda utnämnda förlikningsmännen utser den tredje, vilken skall vara ordförande.

3. Om svarsskrivelsen inte namnger en förlikningsman, som skall utnämnas i de fall där artikel 32, punkt 2, tillämpas, skall, inom 30 dagar efter mottagandet av käromålet, den förlikningsman som utnämnts i käromålet utse den andre förlikningsmannen genom lottdragning bland de gruppmedlemmar som utnämnts av den/de fördragsslutande parten/parterna och som är av samma nationalitet som svaranden (a).

4. Om de förlikningsmän som utnämnts i enlighet med artikel 32, punkt 2 eller 3, inte kan enas om utnämningen av den tredje förlikningsmannen inom 15 dagar efter dagen för utnämningen av den andre förlikningsmannen, skall han, inom de följande fem dagarna, väljas genom lottdragning av de utnämnda förlikningsmännen. Före lottdragningen skall följande beaktas:

a) ingen medlem av förlikningsmannagruppen som är av samma nationalitet som endera

two appointed conciliators shall be eligible for selection by lot;

(b) each of the two appointed conciliators may exclude from the list of the Panel of conciliators an equal number of them subject to the requirement that at least 30 members of the Panel shall remain eligible for selection by lot.

Article 33

(1) Where several parties request conciliation with the same respondent in respect of the same issue, or of issues which are closely connected, that respondent may request the consolidation of those cases.

(2) The request for consolidation shall be considered and decided upon by majority vote by the chairmen of the conciliators so far chosen. If such request is allowed, the chairmen will designate the conciliators to consider the consolidated cases from among the conciliators so far appointed or chosen, provided that an uneven number of conciliators is chosen and that the conciliator first appointed by each party shall be one of the conciliators considering the consolidated case.

Article 34

Any party, other than an appropriate authority referred to in Article 28, if conciliation has been initiated, may join in the proceedings:

Either

(a) as a party, in case of a direct economic interest,

or

(b) as a supporting party to one of the original parties, in case of an indirect economic interest, unless either of the original parties objects to such joinder.

Article 35

(1) The recommendations of the conciliators shall be made in accordance with the provisions of this Code.

(2) When the Code is silent upon any point, the conciliators shall apply the law which the parties agree at the time the conciliation pro-

ceeds; av de två utnämnda förlikningsmännen skall vara valbar vid lottdragningen;

b) var och en av de två utnämnda förlikningsmännen kan utesluta från förteckningen över förlikningsmannagruppen ett jämnt antal förlikningsmän på villkor att åtminstone 30 gruppmedlemmar kvarstår som valbara vid lottdragningen.

Artikel 33

1. Om flera parter begär förlikning med samma svarande avseende samma tvistefråga eller tvistefrågor som är nära sammanhängande, kan svaranden begära sammanläggning av dessa fall.

2. Begäran om sammanläggning skall granskas och beslut fattas genom majoritetsvotering av ordförandena för de dittills valda förlikningsmännen. Om sådan begäran beviljas, utser ordförandena de förlikningsmän, som skall granska de sammanlagda fallen, bland de förlikningsmän som dittills är utnämnda eller valda, förutsatt att ett ojämnt antal förlikningsmän väljes och att den förlikningsman som först utnämns av varje part skall vara en av de förlikningsmän som granskar det sammanlagda fallet.

Artikel 34

Om förlikningsförhandlingar har inletts, kan varje annan part än en behörig myndighet, som omnämns i artikel 28, ansluta sig till förhandlingarna:

antingen

a) som part, i händelse av ett direkt ekonomiskt intresse;

eller

b) som understödjande part till en av de ursprungliga parterna, i händelse av ett indirekt ekonomiskt intresse, om inte endera av de ursprungliga parterna motsätter sig sådan anslutning.

Artikel 35

1. Förlikningsmännens rekommendationer skall avges i enlighet med föreskrifterna i denna kod.

2. Om koden i någon fråga inte innehåller några föreskrifter, skall förlikningsmännen tillämpa den lag som parterna överenskom-

ceedings commence or thereafter, but not later than the time of submission of evidence to the conciliators. Failing such agreement, the law which in the opinion of the conciliators is most closely connected with the dispute shall be applicable.

(3) The conciliators shall not decide *ex aequo et bono* upon the dispute unless the parties so agree after the dispute has arisen.

(4) The conciliators shall not bring a finding of *non liquet* on the ground of obscurity of the law.

(5) The conciliators may recommend those remedies and reliefs which are provided in the law applicable to the dispute.

Article 36

The recommendations of the conciliators shall include reasons.

Article 37

(1) Unless the parties have agreed before, during or after the conciliation procedure that the recommendation of the conciliators shall be binding, the recommendation shall become binding by acceptance by the parties. A recommendation which has been accepted by some parties to a dispute shall be binding as between those parties only.

(2) Acceptance of the recommendation must be communicated by the parties to the conciliators, at an address specified by them, not later than 30 days after receipt of the notification of the recommendation; otherwise, it shall be considered that the recommendation has not been accepted.

(3) Any party which does not accept the recommendation shall notify the conciliators and the other parties, within 30 days following the period specified in Article 37(2), of its grounds for rejection of the recommendation, comprehensively and in writing.

(4) When the recommendation has been accepted by parties, the conciliators shall immediately draw up and sign a record of settlement, at which time the recommendation shall become binding upon those parties. If the recommendation has not been accepted

mer om vid tiden för förlikningsförhandlingarnas inledande eller därefter, dock inte senare än vid tiden för framläggande av bevismaterial för förlikningsmännen. I avsaknad av sådan överenskommelse skall den lag tillämpas, vilken enligt förlikningsmännens bedömning närmast anknyter till tvisten.

3. Förlikningsmännen skall inte avgöra tvisten *ex aequo et bono* (efter rätt och billighet), om inte parterna så överenskommer efter det att tvisten har uppkommit.

4. Förlikningsmännen skall inte avge utlåtandet "*non liquet*" (frågan är oklar) på grund av oklarhet i lagen.

5. Förlikningsmännen kan rekommendera de rättsföljder som anvisas i den lag som tillämpas på tvisten.

Artikel 36

Förlikningsmännens rekommendationer skall även innefatta skälen för dessa.

Artikel 37

1. Om inte parterna före, under eller efter förlikningsförfarandet har överenskommit att förlikningsmännens rekommendation skall vara bindande, skall rekommendationen bli bindande genom parternas godtagande av den. En rekommendation, som har godtagits av några av parterna i en tvist, är bindande endast för dessa parter.

2. Godtagande av rekommendationen måste meddelas till förlikningsmännen, på av dem angiven adress, av parterna inte senare än 30 dagar efter mottagandet av underrättelse om rekommendationen; i annat fall skall det anses att rekommendationen inte har godtagits.

3. Varje part som inte godtager rekommendationen skall inom 30 dagar efter den period som anges i artikel 37, punkt 2, detaljerat och skriftligen meddela förlikningsmännen och de andra parterna sina skäl för förkastande av rekommendationen.

4. Om rekommendationen har godtagits av parterna, skall förlikningsmännen omedelbart upprätta och underteckna ett protokoll om biläggande av tvisten, vid vilken tidpunkt rekommendationen skall bli bindande för dessa parter. Om rekommendationen inte har

by all parties, the conciliators shall draw up a report with respect to those parties rejecting the recommendation, noting the dispute and the failure of those parties to settle the dispute.

(5) A recommendation which has become binding upon the parties shall be implemented by them immediately or at such later time as is specified in the recommendation.

(6) Any party may make its acceptance conditional upon acceptance by all or any of the other parties to the dispute.

Article 38

(1) A recommendation shall constitute a final determination of a dispute as between the parties which accept it, except to the extent that the recommendation is not recognized and enforced in accordance with the provisions of Article 39.

(2) "Recommendation" includes an interpretation, clarification or revision of the recommendation made by the conciliators before the recommendation has been accepted.

Article 39

(1) Each Contracting Party shall recognize a recommendation as binding between the parties which have accepted it and shall, subject to the provisions of Article 39(2) and (3), enforce, at the request of any such party, all obligations imposed by the recommendation as if it were a final judgement of a court of that Contracting Party.

(2) A recommendation shall not be recognized and enforced at the request of a party referred to in Article 39(1) only if the court or other competent authority of the country where recognition and enforcement is sought is satisfied that:

(a) any party which accepted the recommendation was, under the law applicable to it, under some legal incapacity at the time of acceptance;

(b) fraud or coercion has been used in the making of the recommendation;

(c) the recommendation is contrary to public policy (*ordre public*) in the country of enforcement; or

(d) the composition of the conciliators, or

godtagits av alla parter, skall förlikningsmännen, med avseende på de parter som förkastar rekommendationen, sammanställa en rapport, i vilken anges att tvist föreligger och att dessa parter inte lyckats bilägga tvisten.

5. En rekommendation som har blivit bindande för parterna skall tillämpas av dem omedelbart eller vid den senare tidpunkt som anges i rekommendationen.

6. Varje part kan sätta som villkor för sitt godtagande att alla eller några av de andra parterna också godtagat den.

Artikel 38

1. En rekommendation skall utgöra ett slutligt avgörande av en tvist vad den beträffar de parter som godtagat den, utom i den omfattning rekommendationen inte är erkänd och verkställd i enlighet med föreskrifterna i artikel 39.

2. "Rekommendation" innefattar en tolkning, ett klargörande eller en omarbetning av rekommendationen som gjorts av förlikningsmännen innan den har blivit godtagen.

Artikel 39

1. Varje fördragsslutande part skall erkänna en rekommendation som bindande mellan de parter som har godtagit den och skall, med beaktande av föreskrifterna i artikel 39, punkt 2 och 3, på begäran av någon sådan part, verkställa alla förpliktelser ålagda genom rekommendationen som om denna vore en slutlig dom av en domstol i den fördragsslutande staten.

2. En rekommendation skall inte erkännas och verkställas på begäran av part som åsyftas i artikel 39, punkt 1, om domstol eller annan behörig myndighet i det land, där erkännande och verkställande begäres, är övertygad om att:

a) någon av de parter, som godtagit rekommendationen, inte vid tiden för godtagandet hade full rättskapacitet enligt den lag som är tillämplig på den;

b) bedrägeri eller tvång har använts vid utformningen av rekommendationen;

c) rekommendationen står i strid med grunderna för rättsordningen (*ordre public*) i det land där verkställighet begärs; eller

d) förlikningsmännens sammansättning el-

the conciliation procedure, was not in accordance with the provisions of this Code.

(3) Any part of the recommendation shall not be enforced and recognized if the court or other competent authority is satisfied that such part comes within any of the subparagraphs of Article 39(2) and can be separated from other parts of the recommendation. If such part cannot be separated, the entire recommendation shall not be enforced and recognized.

Article 40

(1) Where the recommendation has been accepted by all the parties, the recommendation and the reasons therefor may be published with the consent of all the parties.

(2) Where the recommendation has been rejected by one or more of the parties but has been accepted by one or more of the parties:

(a) the party or parties rejecting the recommendation shall publish its or their grounds for rejection, given pursuant to Article 37(3), and may at the same time publish the recommendation and the reasons therefor;

(b) a party which has accepted the recommendation may publish the recommendation and the reasons therefor; it may also publish the grounds for rejection given by any other party unless such other party has already published its rejection and the grounds therefor in accordance with Article 40(2) (a).

(3) Where the recommendation has not been accepted by any of the parties, each party may publish the recommendation and the reasons therefor and also its own rejection and the grounds therefor.

Article 41

(1) Documents and statements containing factual information supplied by any party to the conciliators shall be made public unless that party or a majority of the conciliators agrees otherwise.

(2) Such documents and statements supplied by a party may be tendered by that party in support of its case in subsequent proceedings arising from the same dispute and between the same parties.

ler förlikningsförfarandet inte var i överensstämmelse med föreskrifterna i denna kod.

3. Ingen del av rekommendationen skall verkställas och erkännas om domstol eller annan behörig myndighet är övertygad om att den delen faller inom något av styckena i artikel 39, punkt 2, och den kan avskiljas från övriga delar av rekommendationen. Om sådan del inte kan avskiljas, skall rekommendationen i sin helhet inte verkställas och erkännas.

Artikel 40

1. Om rekommendationen har godtagits av alla parter, kan rekommendationen och skälen därför offentliggöras med samtycke av alla parterna.

2. Om rekommendationen har förkastats av en eller flera parter men har godtagits av en eller flera parter:

a) skall den part eller de parter, som förkastar rekommendationen, offentliggöra sina i enlighet med artikel 37, punkt 3, givna skäl för förkastandet och de kan samtidigt offentliggöra rekommendationen och skälen därför;

b) får en part som har godtagit rekommendationen offentliggöra rekommendationen och skälen därför; den parten kan också offentliggöra de skäl för förkastande, som givits av någon annan part, om inte denna andra part redan har offentliggjort sitt förkastande och skälen härför i enlighet med artikel 40, punkt 2, stycke a.

3. Om rekommendationen inte har godtagits av någon part, kan varje part offentliggöra rekommendationen och skälen därför och även sitt eget förkastande och grunderna för detta.

Artikel 41

1. Dokument och förklaringar innehållande faktisk information, vilka av någon part överlämnats till förlikningsmännen, skall offentliggöras, om inte den parten eller en majoritet av förlikningsmännen överenskommer annorlunda.

2. Sådana dokument och förklaringar, som lämnats av en part, kan inlämnas av den parten till stöd för hans sak i efterföljande förhandlingar rörande samma tvist och mellan samma parter.

Article 42

Where the recommendation has not become binding upon the parties, no views expressed or reasons given by the conciliators, or concessions or offers made by the parties for the purpose of the conciliation procedure, shall affect the legal rights and obligations of any of the parties.

Article 43

(1) (a) The costs of the conciliators and all costs of the administration of the conciliation proceedings shall be borne equally by the parties to the proceedings, unless they agree otherwise.

(b) When the conciliation proceedings have been initiated, the conciliators shall be entitled to require an advance or security for the costs referred to in Article 43(1) (a).

(2) Each party shall bear all expenses it incurs in connexion with the proceedings, unless the parties agree otherwise.

(3) Notwithstanding the provisions of Article 43(1) and (2), the conciliators may, having decided unanimously that a party has brought a claim vexatiously or frivolously, assess against that party any or all of the costs of other parties to the proceedings. Such decision shall be final and binding on all the parties.

Article 44

(1) Failure of a party to appear or to present its case at any stage of the proceedings shall not be deemed an admission of the other party's assertions. In that event, the other party may, at its choice, request the conciliators to close the proceedings or to deal with the questions presented to them and submit a recommendation in accordance with the provisions for making recommendations set out in this Code.

(2) Before closing the proceedings, the conciliators shall grant the party failing to appear or to present its case a period of grace, not exceeding 10 days, unless they are satisfied that the party does not intend to appear or to present its case.

Artikel 42

Om rekommendationen inte har blivit bindande för parterna, skall inga av förlikningsmännen uttryckta åsikter eller skäl, eller medgivanden eller erbjudanden som gjorts av parterna som ett led i förlikningsförhandlingarna, påverka någon av parternas lagliga rättigheter och skyldigheter.

Artikel 43

1. a) Kostnaderna för förlikningsmän och alla kostnader för genomförandet av förlikningsförhandlingarna skall bäras lika av parterna i förhandlingarna, om dessa inte överenskommer annorlunda.

b) Om förlikningsförhandlingarna har inletts, skall förlikningsmännen vara berättigade att begära förskott eller säkerhet för täckande av de kostnader som avses i artikel 43, punkt 1, stycke a.

2. Varje part skall bära alla utgifter som den ådrager sig i samband med förhandlingarna, om inte parterna överenskommer annorlunda.

3. Oavsett föreskrifterna i artikel 43, punkt 1 och 2, kan förlikningsmännen, sedan de enhälligt beslutat att en part har framställt anspråk av okynne eller utan orsak, belasta den parten med alla eller en del av de andra parternas förhandlingskostnader. Ett sådant beslut är slutligt och bindande för alla parter.

Artikel 44

1. En parts underlåtenhet att inställa sig eller utföra sin talan under någon del av förhandlingarna skall inte anses som ett medgivande av den andra partens yrkanden. I sådant fall kan den andra parten, efter eget val, begära att förlikningsmännen antingen avslutar förhandlingarna eller behandlar de frågor som har framlagts för dem och utformar en rekommendation i enlighet med de föreskrifter för utfärdande av rekommendationer som finns i denna kod.

2. Innan de avslutar förhandlingarna, skall förlikningsmännen bevilja den part, som underlåter att inställa sig eller utföra sin talan, en frist, som inte får överstiga 10 dagar, såvida de inte är helt säkra på att den parten inte har för avsikt att inställa sig eller utföra sin talan.

(3) Failure to observe procedural time-limits laid down in this Code or determined by the conciliators, in particular time-limits relating to the submission of statements or information, shall be considered a failure to appear in the proceedings.

(4) Where the proceedings have been closed owing to one party's failure to appear or to present its case, the conciliators shall draw up a report noting that party's failure.

Article 45

(1) The conciliators shall follow the procedures stipulated in this Code.

(2) The Rules of Procedure annexed to the present Convention shall be considered as Model Rules for the guidance of conciliators. The conciliators may, by mutual consent, use, supplement or amend the rules contained in the Annex or formulate their own rules of procedure to the extent that such supplementary, amended or other rules are not inconsistent with the provisions of this Code.

(3) If the parties agree that it may be in the interest of achieving an expeditious and inexpensive solution of the conciliation proceedings, they may mutually agree to rules of procedure which are not inconsistent with the provisions of this Code.

(4) The conciliators shall formulate their recommendation by consensus or failing that shall decide by majority vote.

(5) The conciliation proceedings shall finish and the recommendation of the conciliators shall be delivered not later than six months from the date on which the conciliators are appointed, except in the cases referred to in Article 23(4) (e), (f) and (g), for which the time-limits in Articles 14(1) and 16(4) shall be valid. The period of six months may be extended by agreement of the parties.

C. INSTITUTIONAL MACHINERY

Article 46

(1) Six months before the entry into force of the present Convention, the Secretary-

3. Underlåtenhet att iakttaga de processuella tidsgränser som fastställts i denna kod eller bestämts av förlikningsmännen, i synnerhet tidsgränser som avser inlämnanden av förklaringar eller information, skall betraktas som underlåtenhet att inställa sig vid förhandlingarna.

4. Om förhandlingarna har avslutats på grund av att en part underlåtit att inställa sig eller utföra sin talan, skall förlikningsmännen upprätta en rapport i vilken de fastslår parternas underlåtenhet.

Artikel 45

1. Förlikningsmännen skall följa det förfarande som fastställts i denna kod.

2. De regler om förfarandet som fogats till denna konvention som bilaga skall anses som typregler till vägledning för förlikningsmännen. Om förlikningsmännen överenskommer därom, kan de använda sig av, göra tillägg till eller ändringar i reglerna i bilagan eller fastställa sina egna regler om förfarandet i den mån sådana kompletterande, ändrade eller andra regler inte står i strid med föreskrifterna i denna kod.

3. Om parterna enas om att det kan underlätta uppnåendet av ett snabbt och ekonomiskt genomförande av förlikningsförhandlingarna, kan de ömsesidigt överenskomma om förfaringsregler som inte står i strid med föreskrifterna i denna kod.

4. Förlikningsmännen skall utfärda sin rekommendation i enhällighet eller, om enhällighet inte kan uppnås, efter majoritetsbeslut.

5. Förlikningsförhandlingarna skall avslutas och förlikningsmännen utfärda sin rekommendation inte senare än sex månader från den dag då förlikningsmännen utnämndes, utom i de fall, som omnämnes i artikel 23, punkt 4, stycke e, f och g, för vilka de tidsgränser som anges i artikel 14, punkt 1, och artikel 16, punkt 4, skall gälla. Sexmånadersperioden kan förlängas genom överenskomelse mellan parterna.

C. ORGANISATORISKA ARRANGEMANG

Artikel 46

1. Sex månader innan denna konvention träder i kraft skall Förenta nationernas gene-

General of the United Nations shall, subject to the approval of the General Assembly of the United Nations, and taking into account the views expressed by the Contracting Parties, appoint a Registrar, who may be assisted by such additional staff as may be necessary for the performance of the functions listed in Article 46(2). Administrative services for the Registrar and his assistants shall be provided by the United Nations Office at Geneva.

(2) The Registrar shall perform the following functions in consultation with the Contracting Parties as appropriate:

(a) maintain the list of conciliators of the International Panel of Conciliators and regularly inform the Contracting Parties of the composition of the Panel;

(b) provide the names and addresses of the conciliators to the parties concerned on request;

(c) receive and maintain copies of requests for conciliation, replies, recommendations, acceptances, or rejections, including reasons therefor;

(d) furnish on request, and at their cost, copies of recommendations and reasons for rejection to the shippers' organizations, conferences and governments, subject to the provisions of Article 40;

(e) make available information of a non-confidential nature on completed conciliation cases, and without attribution to the parties concerned, for the purposes of preparation of material for the Review Conference referred to in Article 52; and

(f) the other functions prescribed for the Registrar in Articles 26(1) (c) and 30(2) and (3).

CHAPTER VII:

FINAL CLAUSES

Article 47

IMPLEMENTATION

(1) Each Contracting Party shall take such legislative or other measures as may be necessary to implement the present Convention.

(2) Each Contracting Party shall communicate to the Secretary-General of the United

ralsekreterare, med förbehåll för Förenta nationernas generalförsamlings godkännande och med hänsyn tagen till de åsikter som uttryckts av de fördragsslutande parterna, utnämna en registrator, som kan biträdas av sådan ytterligare personal som kan vara erforderlig för utövandet av de funktioner som är förtecknade i artikel 46, punkt 2. Administrativa tjänster skall tillhandahållas registratören och hans medarbetare av Förenta nationernas kontor i Genève.

2. Registratören skall, i samråd – när så är lämpligt – med de fördragsslutande parterna, utöva följande funktioner:

a) föra förteckningen över förlikningsmännen i den internationella förlikningsmannagruppen och regelbundet informera de fördragsslutande parterna om gruppens sammansättning;

b) på begäran tillhandahålla berörda parter förlikningsmännens namn och adresser;

c) mottaga och förvara kopior av begäran om förlikning, svar, rekommendationer, godtaganden eller förkastanden, innefattande skälen därför;

d) med beaktande av föreskrifterna i artikel 40 tillställa avlastarorganisationerna, konferenser och regeringar – på deras begäran och bekostnad – kopior av rekommendationer och skäl för förkastanden av dem;

e) tillhandahålla information – av icke-förtrolig natur och utan angivande av de berörda parterna – om avslutade förlikningsfall för iordningsställande av material till den revisionskonferens som omnämnes i artikel 52; och

f) de övriga funktioner som i artiklarna 26, punkt 1, stycke c och artikel 30, punkt 2 och 3 ålägges registratören.

KAPITEL VII

AVSLUTANDE BESTÄMMELSER

Artikel 47

TILLÄMPNING

1. Varje fördragsslutande part skall vidtaga sådana lagstiftnings- och andra åtgärder som kan vara erforderliga för att tillämpa denna konvention.

2. Varje fördragsslutande part skall över-
sända till Förenta nationernas generalsekre-

Nations, who shall be the depositary, the text of the legislative or other measures which it has taken in order to implement the present Convention.

Article 48

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

(1) The present Convention shall remain open for signature as from 1 July 1974 until and including 30 June 1975 at United Nations Headquarters and shall thereafter remain open for accession.

(2) All States are entitled to become Contracting Parties to the present Convention by:

(a) signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

(3) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to this effect with the depositary.

Article 49

ENTRY INTO FORCE

(1) The present Convention shall enter into force six months after the date on which not less than 24 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with Article 48. For the purpose of the present Article the tonnage shall be deemed to be that contained in *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973, table 2 "World Fleets—Analysis by Principal Types"*, in respect of general cargo (including passenger/cargo) ships and container (fully cellular) ships, exclusive of the United States reserve fleet and the American and Canadian Great Lakes Fleets.¹

¹ The tonnage requirements for the purposes of Article 49(1) are set out in the report of the United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences on the second part of its session (TD/CODE/I/0), annex I.

terare, som skall vara depositarie, texten till de lagstiftnings- och andra åtgärder, som har vidtagits för att tillämpa denna konvention.

Artikel 48

UNDERTECKNANDE, RATIFICERING, GODTAGANDE, GODKÄNNANDE OCH ANSLUTNING

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Förenta nationernas huvudkontor från den 1 juli 1974 till och med den 30 juni 1975 och skall därefter vara öppen för anslutning.

2. Alla stater är berättigade att bli fördragsslutande parter till denna konvention genom:

a) undertecknande med förbehåll för och följt av ratificering, godtagande eller godkännande;

b) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande; eller

c) anslutning.

3. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deposition av ett instrument därom hos depositarien.

Artikel 49

IKRAFTTRÄDANDE

1. Denna konvention skall träda i kraft sex månader efter den dag då minst 24 stater, vilkas sammanlagda tonnage uppgår till minst 25% av världstonnaget, har blivit fördragsslutande parter enligt artikel 48. Vad beträffar denna artikel skall med "tonnage" förstås det tonnage som upptages i *Lloyds's Register of Shipping, Statistiska tabeller 1973, tabell 2 "Världens handelsflottor — fördelade efter huvudtyper"* när det gäller styckegodsfartyg (även kombinerade passagerar-/lastfartyg) och containerfartyg (med fullständig cellindelning) med undantag av Förenta staternas reservflotta och de amerikanska och kanadensiska flottorna på de Stora sjöarna.¹

¹ Tonnagebestämmelserna jämförelsevis artikel 49, punkt 1 finns i rapporten från Förenta nationernas diplomatkonferens angående en uppförandekod för linjekonferenser för den andra delen av dess session (TD/CODE/I/0), bilaga 1.

(2) For each State which thereafter ratifies, accepts, approves or accedes to it, the present Convention shall come into force six months after deposit by such State of the appropriate instrument.

(3) Any State which becomes a Contracting Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State:

(a) be considered as a Party to the present Convention as amended; and

(b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the present Convention not bound by the amendment.

Article 50

DENUNCIATION

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Party at any time after the expiration of a period of two years from the date on which the Convention has entered into force.

(2) Denunciation shall be notified to the depositary in writing, and shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the date of receipt by the depositary.

Article 51

AMENDMENTS

(1) Any Contracting Party may propose one or more amendments to the present Convention by communicating the amendments to the depositary. The depositary shall circulate such amendments among the Contracting Parties, for their acceptance, and among States entitled to become Contracting Parties to the present Convention which are not Contracting Parties, for their information.

(2) Each proposed amendment circulated in accordance with Article 51(1) shall be deemed to have been accepted if no Contracting Party communicates an objection thereto to the depositary within 12 months following the date of its circulation by the depositary. If a Contracting Party communicates an objection to the proposed amendment, such amendment shall not be considered as accepted and shall not be put into effect.

2. För varje stat, som därefter ratificerar, godtagger, godkänner eller ansluter sig till den, skall denna konvention bli gällande sex månader efter statens deposition av vederbörligt instrument.

3. Varje stat som blir fördragsslutande part till denna konvention skall, efter ikraftträdandet av en ändring, om den inte meddelar annan avsikt,

a) anses som part till konventionen i dess ändrade lydelse; och

b) anses som part till den icke ändrade konventionen i förhållande till varje part till denna konvention som inte är bunden av ändringen.

Artikel 50

UPPSÄGNING

1. Denna konvention får av fördragsslutande part uppsägas när som helst efter utgången av två år räknat från den dag, då konventionen trädde i kraft.

2. Uppsägningen skall skriftligen meddelas depositarien och blir gällande ett år efter dagen för depositariens mottagande av uppsägningsinstrumentet eller efter utgången av den längre period som anges i uppsägningsinstrumentet.

Artikel 51

ÄNDRINGAR

1. Varje fördragsslutande part kan föreslå en eller flera ändringar i denna konvention genom att meddela depositarien ändringarna. Depositarien skall sända ut sådana ändringar till de fördragsslutande parterna för godtagande och till stater, som är berättigade att bli fördragsslutande parter men inte är det, för deras information.

2. Varje föreslagna ändring som har sänts ut enligt artikel 51, punkt 1, skall anses ha godtagits, om ingen fördragsslutande part meddelar någon invändning däremot till depositarien inom 12 månader från den dag då depositarien utsände den. Om en fördragsslutande part meddelar invändning mot den föreslagna ändringen, skall den inte anses som antagen och inte träda i kraft.

(3) If no objection has been communicated, the amendment shall enter into force for all Contracting Parties six months after the expiry date of the period of 12 months referred to in Article 51(2).

Article 52

REVIEW CONFERENCES

(1) A Review Conference shall be convened by the depositary five years from the date on which the present Convention comes into force to review the working of the Convention, with particular reference to its implementation, and to consider and adopt appropriate amendments.

(2) The depositary shall, four years from the date on which the present Convention comes into force, seek the views of all States entitled to attend the Review Conference and shall, on the basis of the views received, prepare and circulate a draft agenda as well as amendments proposed for consideration by the Conference.

(3) Further review conferences shall be similarly convened every five years, or at any time after the first Review Conference, at the request of one third of the Contracting Parties to the present Convention, unless the first Review Conference decides otherwise.

(4) Notwithstanding the provisions of Article 52(1), if the present Convention has not entered into force five years from the date of the adoption of the Final Act of the United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Limer Conferences, a Review Conference shall, at the request of one third of the States entitled to become Contracting Parties to the present Convention, be convened by the Secretary-General of the United Nations, subject to the approval of the General Assembly in order to review the provisions of the Convention and its Annex and to consider and adopt appropriate amendments.

Article 53

FUNCTIONS OF THE DEPOSITARY

(1) The depositary shall notify the signatory and acceding States of:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions in accordance with Article 48;

3. Om ingen invändning har meddelats, skall ändringen träda i kraft för alla fördragsslutande parter sex månader efter utgången av den 12-månadersperiod, som anges i artikel 51, punkt 2.

Artikel 52

REVISIONSKONFERENSER

1. En revisionskonferens skall sammankallas av depositarien fem år efter den dag då denna konvention träder i kraft för att granska konventionens verkan med särskilt hänseende till dess tillämpning samt för att pröva och antaga lämpliga ändringar.

2. Depositarien skall, fyra år efter den dag då denna konvention träder i kraft, infordra synpunkter från alla de stater som är berättigade att delta i revisionskonferensen och skall, på grundval av de erhållna synpunkterna, iordningställa och utsända ett utkast till dagordning, liksom också ändringar som föreslagits att prövas av konferensen.

3. Ytterligare revisionskonferenser skall liksom sammankallas vart femte år eller, på begäran av en tredjedel av de fördragsslutande parterna, när som helst efter den första revisionskonferensen, om inte denna beslutar annorlunda.

4. Utan hinder av föreskrifterna i artikel 52, punkt 1, skall, om denna konvention inte har trätt i kraft fem år efter dagen för antagandet av slutakten från Förenta nationernas diplomatkonferens om en uppförandekod för linjekonferenser, på begäran av en tredjedel av de stater som är berättigade till att bli fördragsslutande parter till denna konvention, en revisionskonferens sammankallas av Förenta nationernas generalsekreterare, under förutsättning av generalförsamlingen godkännande, för att granska föreskrifterna denna konvention och dess bilaga samt för att pröva och antaga lämpliga ändringar.

Artikel 53

DEPOSITARIENS UPPGIFTER

1. Depositarien skall meddela signatärsterna och anslutna stater om

a) undertecknanden, ratificeringar, godtaganden, godkännanden och anslutningar i erlighet med artikel 48;

(b) the date on which the present Convention enters into force in accordance with Article 49;

(c) denunciations of the present Convention in accordance with Article 50;

(d) reservations to the present Convention and the withdrawal of reservations;

(e) the text of the legislative or other measures which each Contracting Party has taken in order to implement the present Convention in accordance with Article 47;

(f) proposed amendments and objections to proposed amendments in accordance with Article 51; and

(g) entry into force of amendments in accordance with Article 51(3).

(2) The depositary shall also undertake such actions as are necessary under Article 52.

Article 54

AUTHENTIC TEXTS—DEPOSIT

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, will be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized to this effect by their respective governments, have signed the present Convention, on the dates appearing opposite their signatures.

b) datum för denna konventions ikraftträdande i enlighet med artikel 49;

c) uppsägningar av denna konvention i enlighet med artikel 50;

d) förbehåll mot denna konvention och återtagandet av förbehåll;

e) texten till lagstiftnings- eller andra åtgärder som varje fördragsslutande part har vidtagit för att tillämpa denna konvention i enlighet med artikel 47;

f) föreslagna ändringar och invändningar mot föreslagna ändringar i enlighet med artikel 51; och

g) ikraftträdande av ändringar i enlighet med artikel 51, punkt 3.

2. Depositarien skall också företaga sådana åtgärder som erfordras enligt artikel 52.

Artikel 54

EXTERNAS VITSORD – DEPONERING

Originalen till denna konvention, vars kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska texter äger lika vitsord, skall deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention på de dagar som anges mitt för deras underskrifter.

Annex to the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences

Model Rules of Procedure for International Mandatory Conciliation

Rule 1

(1) Any party wishing to institute conciliation proceedings under the Code shall address a request to that effect in writing, accompanied by a statement of claim to the other party, and copied to the Registrar.

(2) The statement of claim shall:

(a) designate precisely each party to the dispute and state the address of each;

(b) contain a summary statement of pertinent facts, the issues in dispute and the claimant's proposal for the settlement of the dispute;

(c) state whether an oral hearing is desired and, if so, and to the extent then known, the names and addresses of persons to give evidence, including experts' evidence, for the claimant;

(d) be accompanied by such supporting documentation and relevant agreements and arrangements entered into by the parties as the claimant may consider necessary at the time of making the claim;

(e) indicate the number of conciliators required, any proposal concerning the appointment of conciliators, or the name of the conciliator appointed by the claimant in accordance with Article 32(2); and

(f) contain proposals, if any, regarding rules of procedure.

(3) The statement of claim shall be dated and shall be signed by the party.

Rule 2

(1) If the respondent decides to reply to the claim, he shall, within 30 days following the date of his receipt of the statement of claim, transmit a reply to the other party and copied to the Registrar.

(2) The reply shall:

(a) contain a summary statement of pertinent facts opposed to the contentions in the statement of claim, the respondent's proposal, if any, for the settlement of the dispute and any remedy claimed by him with a view to the settlement of the dispute;

Bilaga till konventionen om en uppförandekod för linjefonferenser

Typregler för förfarandet vid internationell obligatorisk förlikning

Regel 1

1. En part som önskar inleda förlikningsförhandlingar enligt koden skall sända till den andra parten, och i kopia till registratören, en skriftlig begäran därom, åtföljd av ett käromål.

2. Käromålet skall:

a) exakt namnge varje part i tvisten och deras adress;

b) innehålla en kortfattad redogörelse för aktuella fakta, tvistefrågorna och karendens förslag för biläggande av tvisten;

c) ange om muntlig förhandling önskas och, om så är fallet och i den utsträckning då är känt, namn och adress på de personer, inklusive expertvittnen, som skall vittna för karenden;

d) åtföljas av sådan understödjande dokumentation och aktuella avtal och arrangemang som parterna har ingått, vilka karenden kan anse erforderliga vid tiden för käromålet;

e) ange begärt antal förlikningsmän och förslag rörande utnämmandet av förlikningsman eller namnet på den förlikningsman som karenden utnämner i enlighet med artikel 32, punkt 2; samt

f) innehålla förslag, om sådana finns, angående regler för förfarandet.

3. Käromålet skall dateras och skall undertecknas av parten.

Regel 2

1. Om svaranden beslutar att bemöta käromålet, skall han, inom 30 dagar från den dag då han mottog käromålet, översända ett svar till den andra parten och kopia därav till registratören.

2. Svaret skall:

a) innehålla en kortfattad redogörelse för de fakta som svaranden anför som invändning gentemot påståenden i käromålet, hans eventuella förslag för biläggande av tvisten och de rättsmedel som han gör anspråk på för att bilägga tvisten;

(b) state whether an oral hearing is desired and, if so, and to the extent then known, the names and addresses of persons to give evidence, including experts' evidence, for the respondent;

(c) be accompanied by such supporting documentation and relevant agreements and arrangements entered into by the parties as the respondent may consider necessary at the time of making the reply;

(d) indicate the number of conciliators required, any proposal concerning the appointment of conciliators, or the name of the conciliator appointed by the respondent in accordance with Article 32(2); and

(e) contain proposals, if any, regarding rules of procedure.

(3) The reply shall be dated and shall be signed by the party.

Rule 3

(1) Any person or other interest desiring to participate in conciliation proceedings under Article 34 shall transmit a written request to the parties to the dispute, with a copy to the Registrar.

(2) If participation in accordance with (a) of Article 34 is desired, the request shall set forth the grounds therefor, including the information required under Rule 1(2) (a), (b) and (d).

(3) If participation in accordance with (b) of Article 34 is desired, the request shall state the grounds therefor and which of the original parties would be supported.

(4) Any objection to a request for joinder by such a party shall be sent by the objecting party, with a copy to the other party, within seven days of receipt of the request.

(5) In the event that two or more proceedings are consolidated, subsequent requests for third-party participation shall be transmitted to all parties concerned, each of which may object in accordance with the present Rule.

Rule 4

By agreement between the parties to a dispute, on motion by either party, and after affording the parties an opportunity of being

b) ange om muntlig förhandling önskas och, om så är fallet och i den utsträckning då är känt, namn och adress på de personer, inklusive expertvittnen, som skall vittna för svaranden;

c) åtföljas av sådan understödjande dokumentation och aktuella avtal och arrangemang som parterna har ingått, vilka svaranden kan anse erforderliga vid tiden för svarets avgivande;

d) ange begärt antal förlikningsmän och förslag rörande utnämmandet av förlikningsmän eller namn och adress på den förlikningsman som svaranden utnämner i enlighet med artikel 32, punkt 2; samt

e) innehålla förslag, om sådana finns, angående regler för förfarandet.

3. Svaret skall dateras och skall undertecknas av parten.

Regel 3

1. Varje person eller annan intresserad part som önskar delta i förlikningsförhandlingarna enligt artikel 34 skall översända en skriftlig begäran till parterna i tvisten och kopia därav till registratören.

2. Om deltagande i enlighet med artikel 34, stycke a önskas, skall begäran ange skälen härför, inklusive den information som erfordras enligt regel 1, punkt 2, stycke a, b och d.

3. Om deltagande enligt artikel 34, stycke b önskas, skall begäran ange skälen härför samt vilken av de ursprungliga parterna som avses stödjas.

4. Varje invändning mot en sådan parts begäran om deltagande i förlikningshandlingarna skall, med kopia till motparten, sändas av den invändande parten inom sju dagar från mottagandet av begäran.

5. I sådana fall att två eller flera förhandlingar är sammanlagda, skall efterföljande begäran om deltagande i egenskap av tredje part översändas till alla berörda parter, av vilka var och en kan – i enlighet med föreliggande regel – motsätta sig sådant deltagande.

Regel 4

Genom överenskommelse mellan parterna kan förlikningsmännen, på anhöllan av endera parten och efter det att parterna beretts

heard, the conciliators may order the consolidation or separation of all or any claims then pending between the same parties.

Rule 5

(1) Any party may challenge a conciliator where circumstances exist that cause justifiable doubts as to his independence.

(2) Notice of challenge, stating reasons therefor, should be made prior to the date of the closing of the proceedings, before the conciliators have rendered their recommendation. Any such challenge shall be heard promptly and shall be determined by majority vote of the conciliators in the first instance, as a preliminary point, in cases where more than one conciliator has been appointed. The decision in such cases shall be final.

(3) A conciliator who has died, resigned, become incapacitated or disqualified shall be replaced promptly.

(4) Proceedings interrupted in this way shall continue from the point where they were interrupted, unless it is agreed by the parties or ordered by the conciliators that a review or re-hearing of any oral testimony take place.

Rule 6

The conciliators shall be judges of their own jurisdiction and/or competence within the provisions of the Code.

Rule 7

(1) The conciliators shall receive and consider all written statements, documents, affidavits, publications or any other evidence, including oral evidence, which may be submitted to them by or on behalf of any of the parties, and shall give such weight thereto as in their judgement such evidence merits.

(2) (a) Each party may submit to the conciliators any material it considers relevant, and at the time of such submission shall deliver certified copies to any other party to the proceedings, which party shall be given a reasonable opportunity to reply thereto.

tillfälle att höras, beordra sammanläggning eller åtskiljande av alla eller några av de tvister som då föreligger mellan samma parter.

Regel 5

1. Varje part kan anföra jäv mot en förlikningsman när omständigheter föreligger, vilka framkallar rättmätiga tvivel om hans oberoende.

2. Invändning om jäv med angivande av skälen därför skall göras före den dag då förhandlingarna avslutas och innan förlikningsmännen har avgett sin rekommendation. Sådant jäv skall behandlas skyndsamt och i första hand i egenskap av inledningsfråga och skall, i sådana fall där flera än en förlikningsman har utnämnts, avgöras genom majoritetsutslag bland förlikningsmännen. Avgörandet i sådana fall skall vara slutgiltigt.

3. Om en förlikningsman avlider, avgår, blir arbetsoförmögen eller diskvalificerad, skall han skyndsamt ersättas.

4. Förhandlingar, som avbrutits på detta sätt, skall fortsätta från den punkt, där de avbröts, om inte parterna överenskommer eller förlikningsmännen förordnar om en genomgång av eller upprepande av muntligt vittnesmål.

Regel 6

Förlikningsmännen skall själva fastställa sitt eget kompetensområde och/eller sin egen behörighet enligt föreskrifterna i denna kod.

Regel 7

1. Förlikningsmännen skall mottaga och granska alla skrivna förklaringar, dokument, beedigade skriftliga försäkringar, trycksaker eller varje annat bevismaterial – inklusive muntliga vittnesbörd – som kan framläggas för dem av någon av parterna eller å någons av parterna vägnar och skall lägga den vikt därvid som detta bevismaterial enligt deras mening förtjänar.

2. a) Varje part kan framlägga för förlikningsmännen allt material den anser relevant och skall samtidigt överlämna bestyrkta kopior till alla övriga parter i förhandlingarna; dessa skall också givas skäligen möjlighet att svara därpå;

(b) The conciliators shall be the sole judges of the relevance and materiality of the evidence submitted to them by the parties.

(c) The conciliators may ask the parties to produce such additional evidence as they may deem necessary to an understanding and determination of the dispute, provided that, if such additional evidence is produced, the other parties to the proceedings shall have a reasonable opportunity to comment thereon.

Rule 8

(1) Whenever a period of days for the doing of any act is provided for in the Code or in these Rules, the day from which the period begins to run shall not be counted, and the last day of the period shall be counted, except where that last day is a Saturday, Sunday or a public holiday at the place of conciliation, in which case the last day shall be the next business day.

(2) When the time provided for is less than seven days, intermediate Saturdays, Sundays and public holidays shall be excluded from the computation.

Rule 9

Subject to the provisions relating to procedural time-limits in the Code, the conciliators may, on a motion by one of the parties or pursuant to agreement between them, extend any such time-limit which has been fixed by the conciliators.

Rule 10

(1) The conciliators shall fix the order of business and, unless otherwise agreed, the date and hour of each session.

(2) Unless the parties otherwise agree, the proceedings shall take place in private.

(3) The conciliators shall specifically inquire of all the parties whether they have any further evidence to submit before declaring the proceedings closed, and a noting thereof shall be recorded.

b) förlikningsmännen skall ensamma bedöma relevansen och väsentligheten hos det av parterna framlagda bevismaterialet;

c) förlikningsmännen kan infordra från parterna sådant kompletterande bevismaterial som de kan anse nödvändigt för klargörande och biläggande av tvisten, förutsatt att, om sådant kompletterande bevismaterial företes, de andra parterna i förhandlingarna skall få en skäligen möjlighet att kommentera det.

Regel 8

1. I alla de fall då i koden eller i dessa regler har fastställts ett visst antal dagar för utförande av en handling, skall den dag från vilken perioden börjar löpa inte räknas, medan däremot den sista dagen skall räknas, utom när denna sista dag är en lördag, söndag eller allmän helgdag på den plats där förlikningen äger rum, i vilket fall periodens sista dag skall vara nästföljande arbetsdag.

2. När den period som fastställts är mindre än sju dagar, skall mellanliggande lördagar, söndagar och allmänna helgdagar inte medräknas.

Regel 9

Med beaktande av kodens föreskrifter angående processuella tidsgränser kan förlikningsmännen, på anhållan av en av parterna eller efter överenskommelse mellan dem, utsträcka sådan tidsbegränsning som har fastställts av förlikningsmännen.

Regel 10

1. Förlikningsmännen skall fastställa förhandlingsordningen och, om inte annat överenskommes, dag och timme för varje sammanträde.

2. Om inte parterna överenskommer annorlunda, skall förhandlingarna äga rum bakom lyckta dörrar.

3. Innan de förklarar förhandlingarna avslutade, skall förlikningsmännen uttryckligen förfråga sig hos alla parter huruvida de har något ytterligare bevismaterial att framlägga – och en anteckning därom skall tagas till protokollet.

Rule 11

(1) Conciliators' recommendations shall be in writing and shall include:

(a) the precise designation and address of each party;

(b) a description of the method of appointing conciliators, including their names;

(c) the dates and place of the conciliation proceedings;

(d) a summary of the conciliation proceedings, as the conciliators deem appropriate;

(e) a summary statement of the facts found by the conciliators;

(f) a summary of the submissions of the parties;

(g) pronouncements on the issues in dispute, together with the reasons therefor;

(h) the signatures of the conciliators and the date of each signature; and

(i) an address for the communication of the acceptance or rejection of the recommendation.

Rule 12

The recommendation shall, so far as possible, contain a pronouncement on costs in accordance with the provisions of the Code. If the recommendation does not contain a full pronouncement on costs, the conciliators shall, as soon as possible after the recommendation, and in any event not later than 60 days thereafter, make a pronouncement in writing regarding costs as provided in the Code.

Rule 13

Conciliators' recommendations shall also take into account previous and similar cases whenever this would facilitate a more uniform implementation of the Code and observance of conciliators' recommendations.

Regel 11

Förlikningsmännens rekommendationer skall vara skriftliga och innehålla:

a) noggrann angivelse av varje parts namn och adress;

b) en beskrivning av metoden för utnämmande av förlikningsmän, samt deras namn;

c) datum och plats för förlikningsförhandlingarna;

d) kortfattad redogörelse för förlikningsförhandlingarna, såsom förlikningsmännen anser lämpligt;

e) kortfattad redogörelse för de fakta som förlikningsmännen har konstaterat;

f) kortfattad redogörelse för parternas inläggor;

g) beslut i tvistefrågorna med angivande av skälen därför;

h) förlikningsmännens underskrifter och datum för varje underskrift; samt

i) en adress till vilken meddelande om godtagande eller förkastande av rekommendationen skall sändas.

Regel 12

Rekommendationen skall, så långt möjligt, innehålla ett beslut om kostnaderna i enlighet med föreskrifterna i koden. Om rekommendationen inte innehåller ett fullständigt beslut om kostnaderna, skall förlikningsmännen, så snart som möjligt och i varje fall inte senare än 60 dagar efter angivande av rekommendationen, meddela ett skriftligt beslut i fråga om kostnaderna, såsom föreskrives i koden.

Regel 13

Förlikningsmännens rekommendationer skall också ta hänsyn till tidigare och liknande fall, närhelst detta underlättar en mera enhetlig tillämpning av koden och iakttagande av förlikningsmännens rekommendationer.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-03-17

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström

Föredragande: statsrådet Boström

Lagrådsremiss med förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser

1 Inledning

Reguljär internationell linjesjöfart har under de senaste hundra åren bedrivits antingen av rederier som samverkar i s. k. konferenser eller av rederier som står utanför dessa, s. k. outsiders.

En linjekonferens är en grupp av rederier som avtalat om att erbjuda regelbunden linjetrafik mellan vissa hamnar efter i förväg publicerad tidtabell med enhetliga fraktvillkor. Konferenserna kan betraktas som karteller som är acceptabla därför att de stabiliserar linjesjöfarten och säkerställer tillgången till regelbundna, rationella och pålitliga transporter till bestämda frakter. Huvuddelen av trafiken i det världstäckande linjesystemet hantearas av konferensrederierna men outsiders är ett nödvändigt komplement främst för att upprätthålla konkurrensen.

Konferenssystemet har under årens lopp utsatts för kritik på olika sätt. Sedan mitten av 1960-talet har utvecklingsländerna inom UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) krävt att konferensverksamheten skall regleras genom en internationell konvention som bl. a. ger utvecklingsländer en bestämd andel av konferenstrafiken genom lastuppdelning. Bl. a. som en följd av detta antogs år 1974 en internationell konvention om en uppförandekod för linjekonferenser.

2 Internationell linjesjöfart och internationella linjekonferenser

Den internationella sjöfarten kan grovt indelas i två verksamhetsområden, nämligen linjefart och trampfart. Medan fartyg i linjefart trafikerar samma hamnar efter en bestämd ordning på i förväg fastställda tider får trampfartyget gå dit där vid varje tillfälle last finns att hämta. Linjefartyget skall avgå enligt sin tidtabell efter att i vissa fall ha tagit in endast en liten kvantitet last, och utan att kunna vänta på en ytterligare och större kvantitet som blir klar för lastning i samma hamn om några dagar. Trampfartyget kan däremot ligga stilla utanför en hamn efter en lång barlastresa och vänta på att lastkvantitet och frakt skall öka från den hamnen.

Trampfartens laster är oftast hela fartygslaster av olja, kol, malm, spannmål, bauxit, gödningsmedel osv. Linjefartens laster däremot är högvärdiga industrivaror som betalar en hög frakt också för en volym- och viktmässigt liten enhet. Dessa varor kräver emellertid regularitet i trafiken, snabbhet i transporten, pålitlighet i tidsangivning för ankomst och avgång, speciell varsamhet i lasthantering och vård av lasten osv.

Den redovisade indelningen av sjöfarten är självfallet grovt förenklad. Under den i detta sammanhang intressanta tidsperioden av de senaste 100 à 150 åren har stora förändringar inträffat inom den internationella sjöfarten på grund av ändringar av tekniska, kommersiella och andra faktorer. Likväl får konstateras att indelningens ytterligheter, den rena trampfarten och den rena linjefarten, existerat under hela den aktuella tidsperioden. Mellan ytterligheterna har förekommit och förekommer en rad mellanformer. Man kan exempelvis peka på två specialtransporter, där för övrigt svenska rederier intar en ledande position, nämligen biltransporter och kylfarten. Bilen är en typisk, kvalificerad industriprodukt som under lång tid enbart var linjegods. Huvuddelen av biltransporterna sker emellertid numera i hela fartygslaster i specialfartyg. Även kylfarten har sina speciella förhållanden liksom transporter i vissa fall av raffinerade oljor, flytande kemikalier, skogsprodukter osv. De nämnda specialfarterna gäller ofta större kvantiteter som kräver många fartygslaster under en viss tid mellan bestämda hamnar och för vilka transporten arrangeras genom ett kontrakt för hela kvantiteten.

Det ligger i sakens natur att den som försökte driva linjefart så länge vindkraften var framdrivningsmedlet för världens handelsflottor hade stora svårigheter. Först när kolet och ångan under mitten av 1800-talet gjort sitt intåg inom sjöfarten förelåg den avgörande tekniska förutsättningen för utvecklingen av ett världstäckande linjesjöfartssystem som trafikerade alla viktiga hamnar efter i förväg publicerad tidtabell och med enhetliga fraktvillkor.

Storbritannien var under hela 1800-talet och en betydande del av 1900-talet den helt dominerande sjömakten både militärt och kommersiellt. Storbritannien stod också för mycket av den tekniska, industriella och

inansiella utvecklingen i övrigt. Dessa förhållanden samverkade till att brittiska intressen fick ett bestämmande inflytande över linjesjöfartens och injekonferensernas uppbyggnad eftersom denna sjöfarts främsta uppgift var att tillgodose handelns behov, och då främst handeln med industrivaror.

Verksamheten hade till en början starka protektionistiska inslag. Genom olika åtgärder ersatte emellertid en liberal ekonomisk ordning successivt, med början i mitten av 1800-talet, en tidigare regleringsekonomi också på sjöfartsområdet. Likväl skulle, i vart fall under en lång övergångstid, andra metoder tillgripas som gav staten möjligheter att värna den egna linjesjöfarten men också i viss mån styra och reglera den.

Storbritannien överförde år 1840 posttransporterna från militära till civila fartyg. Villkoren för att få föra post var att linjerederiet satte in stora sjösäkra och snabba ångfartyg i trafiken och att regelbundenheten och kontinuiteten i trafiken kunde garanteras för långa perioder. För vissa rederier som levde upp till kraven utgick betydande postsubventioner. Detta subventionssystem gav också som effekt att man minskade riskerna för överetablering på de olika linjerna. De brittiska intressena i världens tunga linjerutter delades upp mellan olika rederikonstellationer i Storbritannien. Det var självfallet inte enbart Storbritannien som på detta sätt stödde sina nationella linjeintressen. USA, Japan, Brasilien och flertalet av de europeiska kontinentstaterna inklusive Sverige införde samma system. Det skulle vidmakthållas under lång tid. Först efter första världskriget minskade dess betydelse utom i USA där det var betydelsefullt fram till andra världskriget.

Postsubventionerna kompletterades och ersattes senare med renodlade investerings- och/eller driftsubventioner. I det här fallet var det Frankrike som gick före. Både investerings- och driftsubventioner infördes i fransk linjesjöfart under 1880-talet. Denna subventionsteknik spred sig också och ersattes eller kompletterades med ytterligare subventionsformer eller genom lastpreferenser. Uppbyggnaden av linjeflottorna i de industrialiserade länderna underlättades således till inte oväsentlig del av nationella stimulans- och stödåtgärder. I flera länder såsom exempelvis USA har sådana åtgärder tillämpats fortlöpande också för att vidmakthålla en nationell linjesjöfart.

Under den inledande linjesjöfartsperioden – mellan åren 1820 och 1870 – utvecklades och preciserades linjesjöfartens principer och villkor: linjerederiet var fristående från lastägarintressen, seglationen följde en geografiskt fixerad rutt, avgång från de olika hamnarna skedde enligt tidtabell oberoende av väderförhållanden och graden av utnyttjande av fartygets lastförmåga, rederiet accepterade varje godsparti oberoende av storlek och avsändare. Det var den snabba tekniska utvecklingen och industrialiseringen som krävde att linjerederiet fungerade enligt de redovisade principerna. Det var också den tekniska utvecklingen som skapade förutsätt-

ningar för att linjerederierna över huvud taget skulle ha fysisk möjlighet att leva upp till lastägarnas/avlastarnas krav. Men även om de tekniska möjligheterna snabbt förbättrades var linjesjöfartens principer och villkor likväl svåra att leva upp till i vart fall inom det liberala ekonomiska system som vann insteg inom hela det ekonomiska livet i början av andra hälften av 1800-talet.

Genom en snabb teknisk utveckling kunde fartygens storlek och fartförmåga öka på ett sätt som innebar att linjefartygen snabbt blev omoderna och fick bytas ut långt innan den tekniska livslängden var slut. Detta ledde till mycket stora investeringar eftersom på de långa distanserna i linjefarten ett antal fartyg krävdes för att seglationen skulle få en hygglig täthet. Den snabba tekniska utvecklingen ledde till ökad produktivitet och hård konkurrens med mördande fraktkrig under vissa perioder på de tunga linjerutterna som följde. Utöver de stimulans- och stödåtgärder som redovisats tidigare krävdes uppenbarligen också andra förändringar i de marknadsmässiga villkoren för linjesjöfarten. Linjerederiernas speciella prestationer och långsiktiga åtaganden i tonnage och regularitet m. m. måste på lämpligt sätt mötas av motprestationer från avlastarna. Det visade sig helt enkelt att linjesjöfartens principer lät sig dåligt förena med en helt fri konkurrens på en fri marknad.

Den första och naturligaste åtgärden var att söka minska konkurrensen genom att öka storleken på de olika linjerederierna. Bl. a. nya regler för bolag med begränsad ansvarighet gjorde detta möjligt. Ett nödvändigt vida mycket större kapital gick att mobilisera på detta sätt jämfört med vad som var fallet med tidigare i princip enskilt ägda rederier. Men det krävdes mer. Det behövdes en samverkan i utbudet av linjesjöfartstjänster på en och samma rutt och det krävdes någon form för lojalitetsförbindelse från de stora avlastarnas sida. Lösningen på problemen i vart fall för en avsevärd tid skulle visa sig vara det s. k. konferenssystemet för linjesjöfarten som började etableras under 1870-talet. Inom och utom konferensen skulle dessutom längre fram utvecklingen för samverkan mellan linjerederierna drivas vidare mot poolarrangemang av olika slag och konsortiebildningar även över nationsgränserna. Metoden att minska konkurrensen genom sammanslagningar eller uppköp av linjerederier upphörde emellertid inte när linjekonferenserna etablerats och vunnit stadga. De ekonomiska kriserna i slutet av 1800-talet och i perioden mellan första och andra världskriget skulle leda till mycket stora förändringar genom sammanslagningar och köp av konkurrenter. Framförallt i Storbritannien och Tyskland skulle några linjerederier därigenom bli mycket stora och dominerande inte bara i respektive land utan också internationellt inom konferenserna.

Liksom fallet varit med linjesjöfarten skulle det kräva några års utveckling innan konferenserna funnit sin rätta form eller snarare former eftersom modellen varierade något mellan olika konferenser. De grundläggande principerna för en konferens skulle bli: konferensen är en frivillig sam-

anslutning av rederier som trafikerar en bestämd linje och som avtalar att *dels* reglera tonnageutbudet och frakterna på de aktuella trafikrelationerna inom linjen, *dels* begränsa konkurrensen från rederier som inte är med i konferensen — dvs. från s. k. outsiders eller non-conference lines eller independent lines — och *dels* binda avlastare till konferensen genom fraktabatter. Dessa principer kom bl. a. att i praktiken innebära *dels* att fraktförhandlingar mellan enskilda rederier och enskilda avlastare inte längre behövdes i någon större omfattning och risken för fraktkrig mellan olika rederier därigenom minskade, *dels* att hamnarna som trafikerades delades upp mellan konferensrederierna och att därvid de olika nationella delmarknaderna ofta lades ut på rederier från det landet, *dels* att antingen fraktpooler eller resultatpooler ofta etablerades som totalfördelade godset eller ett ekonomiskt resultat i syfte att förhindra att ett konferensrederi till nackdel för ett annat sänkte konferensfrakterna under beslutad nivå och nedgivna rabatter, och *dels* att konferensrederierna genomförde gemensamma aktioner riktade mot konkurrens från outsiders.

Alla konferenser var till en början s. k. slutna eller stängda konferenser på så sätt att ett utanförstående rederi inte kunde tvinga sig in i konferensen mot konferensrederiernas vilja.

Inom ramen för en konferens kan graden av samverkan på olika sätt stärkas mellan vissa av konferensrederierna. Det är exempelvis vanligt med samseglingsarrangemang mellan olika skandinaviska rederier som i vissa fall kommit att utvecklas till resultatpooler och i sista hand i några fall till konsortier. Kretsen av samverkande rederier eller partners har också utvidgats till att omfatta andra europeiska och utomeuropeiska rederier. Det ligger i sakens natur att det med den relativt lösa formen för sammanlutning som konferensen utgör, är stora risker för att sammanhållningen och disciplinen inom konferensen försämras och konferensen löper risk att bryta samman. Ökar exempelvis utbudet av tonnage inom en konferens genom att nya medlemmar i konferensen släpps in eller istället lastmängden minskar sätts konferenssammanhållningen på prov. Konferensen kan dessutom samtidigt utsättas för yttre hot genom effektiva outsiders operationer. Frestelsen för konferensrederierna att sänka sina frakter kan bli mycket stor och ett fraktkrig är under uppsegling. Konferensen kan då tillgripa en typ av poolarrangemang som medför att varje medlem tillerkänns en viss andel av den totala lastkvantiteten eller frakten, eller en kombination av de två. Konferensredaren förbinder sig att lasta den andelen men han förbinder sig också att inte lasta mer.

En annan metod är genom s. k. rationalisering av konferensen. I syfte att utnyttja konferensens samlade tonnage på ekonomiskt bästa sätt, bestämmer man mellan rederierna antalet avseglingar och därigenom utbudet av lastkapacitet, med utgångspunkt i ett försök att förutse lastflödet vid varje tillfälle. Ytterligare metoder för att stärka konferensen har också utvecklats. Konferensen utnyttjar exempelvis s. k. fighting ships mot outsiders

dvs. ett konferensanslutet rederis fartyg seglar vid sidan av konferensen och pressar, på konferensrederiernas gemensamma bekostnad, frakten under outsiders frakt – som i sin tur redan ligger något under konferensfrakten. Genom att lägga avgångstiderna lämpligt i förhållande till outsiders avgång från de olika hamnarna kan konferensrederierna effektivt svälta ut outsiders. Ett annat sätt är att konferensrederierna utnyttjar s. k. innehållen rabatt dvs. en avlastare, med vilken konferensen har en lojalitetsöverenskommelse, kommer ej i åtnjutande av sin rabatt för ett seglationsår om avlastaren någon gång under det året utnyttjar outsiders.

Även om konferenserna formellt sett är svaga sammanslutningar finns likväl metoderna att göra dem utomordentligt starka, vilket framgått av vad nyss sagts. Det är också uppenbart att där konferensernas motpart består av många små avlastare, som på Afrikas västkust och i Fjärran Östern, kan den få en mycket dominerande position om avlastarna inte kan samverka eller myndigheter ingriper. Konferensen som kartell kan då missbruka sin ställning. Den stängda konferensen med lastpool, rationalisering, fighting ship och innehållna rabatter osv., kan i sådana lägen vara mycket svår att hantera så att på nytt ett rättvist och balanserat läge uppstår mellan de som erbjuder linjetransporter och de som utnyttjar dessa. Redan tidigt började därför avlastare i Europa att samverka. Vissa länder med USA – där samverkan mellan avlastare inte är tillåten – i spetsen skaffade sig efter första världskriget lagstiftning som gav medel att motverka konferensernas monopolmöjligheter. Sådan lagstiftning tar bl. a. sikte på att förbjuda dels stängda konferenser, dels utnyttjande av fighting ships och dels innehållna rabatter i lojalitetsavtal. Lagstiftningen kräver i sin tur ett kontrollsystem som riskerar att i betydande omfattning byråkratisera och fördyra linjesjöfarten.

Den första linjekonferensen tillkom i slutet av 1860-talet mellan brittiska och amerikanska rederier på Nordatlanten. Konferensen utvidgades att omfatta också tyska rederier på 1880-talet. Internationella konferenser tillkom på rutterna Europa till Indien, Fjärran Östern, Australien, Afrika och Sydamerika i slutet av 1800-talet. I slutet av 1940-talet var antalet konferenser ca 250. Antalet hade ökat till ca 360 i slutet av 1960-talet och har därefter i stort sett varit oförändrat till antal.

Avlastarorganisationer började bildas i slutet av 1800-talet först för skilda varuområden men senare med uppgift att täcka allt linjesjöfartsgods i relationerna med konferenserna.

USA:s lagstiftning rörande linjekonferenser tillkom år 1916. Sydamerikanska länder, Australien och Nya Zeeland har i viss mån följt USA:s exempel under 1920- och 30-talen och ökat sitt nationella engagemang i linjesjöfarten på olika sätt. Sedan början av 1960-talet har också utvecklingsländernas intresse för linjesjöfart ökat.

1 Den svenska linjesjöfarten

I detta avsnitt redovisas i första hand förhållandena för den transoceaniska svenska linjesjöfarten. Närtrafikens reguljära sjöfart, som färjetrafiken o. d., är mindre intressant i detta sammanhang.

År 1904 startade Rederi AB Transatlantic i Göteborg reguljär linjetrafik till Södra Afrika och Rederi AB Nordstjernen en linje till Rio de la Plata. Några år senare fanns svenska eller skandinaviska reguljära linjer till samtliga avlägsna kontinenter. Det transoceaniska linjelogget till och från Sverige hade tidigare omlastats i kontinenthamn eller i brittisk hamn vilket förutsatte separat fartygstransport till och från svensk hamn. De nyetablerade svenska linjerederierna hade emellertid svårigheter att komma in på marknaden. Avlastarna var tveksamma om pålitligheten och uthålligheten hos de svenska rederierna. Även linjekonferenserna gjorde till en början motstånd mot skandinaviskt och svenskt inträde.

De svenska linjerederiernas överlevnad och vidareutveckling i inledningsskedet underlättades av de post- och driftsubventioner man erhöll under perioden 1906-1915. Till bilden kan också sägas höra att de olika svenska linjerederierna inte i någon nämnvärd grad inbördes bekämpade varandra. Världen "delades upp" mellan de svenska linjerederierna. Ett betydelsefullt steg konkurrensmässigt och i förhållande till konferenserna togs när de skandinaviska linjerederierna på sina transoceaniska linjer erbjöd samma frakt till och från svensk hamn som till och från kontinenthamn. Tillträdet till konferenserna slutligen underlättades sannolikt delvis av dessas eget behov av att bredda kretsen av konferensrederierna. Bakgrunden var den kritik som under några årtionden före första världskriget förekommit – inte enbart i USA – mot konferenssystemets slutenhet och bristen på konkurrens inom konferenserna.

Sverige hade under mellankrigsåren och perioden efter andra världskriget flera betydelsefulla fördelar vid vidareutvecklingen av sina linjesjöfartsintressen. Bl. a. den svenska industrins expansionskraft och exportbehov, en god teknisk och administrativ innovationsnivå, skickliga sjömän och förutseende redare och i förhållande till vissa andra länder begränsade fartygsförluster under de två världskrigen, ledde till att Sverige under 1950-, 1960- och början av 1970-talen hade en mycket framskjuten position inom internationell konferenslinjesjöfart också som s. k. tredje-lands rederier dvs. rederier i trafik mellan andra länder. Dock gick flera linjer i ren tredje-lands trafik förlorade under 1960-talet som en följd bl. a. av lastuppdelning främst i trafiken mellan Nord- och Sydamerika.

Den senaste 10-årsperiodens förhållanden kommer att behandlas längre fram. Det svenska linjenätet i slutet av 1970-talet framgår av bild 1.

Tillkomsten av FN:s konvention om en uppförandekod för linjekonferenser

I tidigare avsnitt har redovisats linjesjöfartens uppkomst och utveckling internationellt och i Sverige samt framväxten av ett internationellt konferenssystem. Med utgångspunkt i linjesjöfartens karaktär har också redovisats vissa fördelar och nackdelar med linjekonferenssystemet. Därvid har utvecklingsländernas speciella aspekter från politisk, ekonomisk och social synpunkt inte direkt berörts. Med hänsyn till att den internationella konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser tagits fram inom ramen för Förenta nationernas konferens för handel och utveckling, UNCTAD, under starkt tryck från gruppen av utvecklingsländer – eller 77-gruppen som den benämns i UNCTAD – är det naturligt att behandla dessa aspekter på linjesjöfart och konferenssystem i anslutning till redoviselsen för kodens tillkomst.

Linjekonferenssystemet togs upp till behandling inom UNCTAD i mitten av 1960-talet. Utgångspunkten var att det internationella konferenssystemet inom linjesjöfarten allmänt erkändes spela en nyttig och värdefull roll i den internationella handelns tjänst. Samtidigt ansågs att det var nödvändigt att genomföra förbättringar i systemet för att undanröja rättvisor och diskriminerande förhållanden och anpassa systemet till moderna förutsättningar och krav. Som framhållits tidigare var det 77-gruppen i UNCTAD som hårdast skulle komma att driva konferensfrågor inom organisationen. Gruppens inställning kan sammanfattas på följande sätt med utgångspunkt i uttalanden av 77-gruppens talesman vid den internationella konferens som sammanträdde 1973 och 1974 för att behandla frågan. För det första var kravet på *lastuppdelning* av fundamental betydelse för att u-länderna snabbt skulle kunna bygga upp sin linjesjöfart. Detta innebar mellertid inte att man helt ville utesluta tredje-lands linjefartyg i konferensstrafiken mellan två länder som delade lasterna sig emellan. Dessa fartyg måste emellertid hålla sig till den andel som den tilltänkta koden kunde komma att ange för dem. Man kunde heller inte i det sammanhanget acceptera, att en övergång till utvidgad linjetrafik av outsider-redare från industriländerna äventyrade den fördel u-länderna skulle ha av kodens lastuppdelning. För det andra ansåg man att *regeringarna måste spela en vital roll* i förändringen av linjekonferenssystemet. Det var inte acceptabelt för u-länderna att deras ansträngningar att öka takten i sin ekonomiska utveckling förhindrades av att linjekonferenserna levde sitt eget liv utan styrning och kontroll från regeringarna. Ett tredje vitalt krav var att en samtida kods tillämpning i sista hand efter konsultationer och förlikningsförfarande vid tvister om koden kunde drivas igenom av *ett obligatoriskt och tvingande skiljedomsförfarande*.

Utvecklingsländernas inställning och krav kan ses mot bakgrund av att den internationella linjesjöfarten var en angelägen sektor för de nu indu-

strialiserade länderna under den industriella uppbyggnadsperioden under 1800-talet och början av 1900-talet. En utveckling av de nationella linjesjöfartsintressena sågs av många av dagens OECD-länder (OECD – Organisation för ekonomiskt samarbete och utveckling) som en nödvändig del i deras allmänna industriella utveckling. Som framgått av tidigare redogörelse har därför många OECD-länder under olika perioder med olika medel som privilegier för viss trafik, postsubventioner, lastpreferenser och investerings- eller driftssubventioner stimulerat eller burit upp ett nationellt engagemang i den internationella linjesjöfarten.

Utvecklingsländernas krav kan också ses mot bakgrunden av exempelvis USA:s negativa inställning till vissa element i konferenssystemet och Argentinas och Brasiliens unilateralt eller bilateralt genomförda lastuppdelningsregler som garanterar argentinska respektive brasilianska fartyg bl. a. 50 % av allt linjegods till och från respektive land. Även västeuropeiska länder hade i början av 1960-talet vidtagit vissa åtgärder för att tillmötesgå kritiken av konferenssystemet. På olika sätt sökte man få linjerederier och konferenser att frivilligt etablera *dels* regler för konferenser och konferensrederiers uppträdande och *dels* ett system för egenkontroll inom respektive konferens av dessa regler. Man ville också stärka förtroendet för konferenserna genom att få till stånd en öppenhet som gav möjlighet till viss insyn i konferensernas affärer. De nationella avlastarna/befraktarorganisationerna i de västeuropeiska länderna fick också år 1963 ett gemensamt organ för förhandlingar med konferenser och konferensrederier (European Shippers' Councils – ESC). Den svenska avlastarorganisationen, Swedish Shippers' Council, är medlem sedan den bildades år 1966.

De västeuropeiska länderna Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Italien, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Sverige samt Japan beslöt i februari 1971, inom ramen för Konsultativa sjöfartsgruppen (Consultative Shipping Group – CSG – en sammanslutning för sjöfartssamverkan mellan de nämnda länderna inte minst på linjekonferensområdet), att begära att konferensrederierna från deras länder i samarbete med den europeiska avlastarorganisationen ESC, skulle utarbeta en regelbok för konferenserna efter riktlinjer som CSG-länderna fastställt. Uppdraget fullgjordes med tillkomsten av den s. k. CENSA-ESC-koden (CENSA är CSG-ländernas redarorganisation) som godkändes av CSG-länderna i slutet av år 1971. (Till CSG hade då även Spanien anslutit sig.)

Emellertid hade arbetet om konferenserna inom UNCTAD gått in i ett produktivare skede vid sammanträden i maj 1970 och i april 1971 med organisationens sjöfartskommitté och med denna kommittés arbetsgrupp för sjöfartslagstiftning i februari 1971 och i januari 1972. UNCTAD:s styrelse för handel och utveckling beslöt också att frågan skulle tas upp vid UNCTAD:s tredje session i april/maj 1972 i Santiago i Chile. Inför denna session hade 77-gruppen – som inte godtog CENSA-ESC-koden – utarbe-

tat ett eget förslag till kod för linjekonferenser att ingå i ett internationellt instrument som skulle bli rättsligt bindande och därigenom möjligt att tvångsvis genomföra. Vid Santiago-mötet visade det sig inte möjligt att uppnå enighet, främst i fråga om den tilltänkta internationella överenskommelsens bindande karaktär. 77-gruppen, stödd av de östeuropeiska stats-handelsländerna och Kina, vidhöll sin uppfattning om nödvändigheten av en bindande konvention medan OECD-länderna förordade en rekommendation eller en resolution antagen av UNCTAD. Frågan hänsköts till FN:s generalförsamling som i december 1972 beslöt – med 94 röster för, ingen emot och 28 länder som avstod från att rösta – *dels* att inkalla en diplomatkonferens "för att överväga och anta en konvention, eller något annat multilateralt rättsligt bindande instrument, innehållande en uppförandekod för linjekonferenser" och *dels* att låta UNCTAD etablera en förberedande kommitté som skulle utarbeta ett utkast till kod att underställa diplomatkonferensen.

Den förberedande kommittén sammanträdde i januari och juni 1973. Diplomatkonferensen sammanträdde i november/december 1973 och i mars/april 1974. Konferensen antog med 72 röster för (samtliga deltagande u-länder och statshandelsländer samt Australien, Belgien, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Japan, Spanien och Turkiet) en konvention med en kod för linjekonferenser (koden). 7 länder röstade emot (Danmark, Finland, Norge, Schweiz, Storbritannien, Sverige och USA) och 5 länder avstod från att rösta (Canada, Grekland, Italien, Nederländerna och Nya Zeeland).

5 EG-lösningen av en anpassning till koden

Medlemsstaterna i EG var, som tidigare framgått, djupt splittrade i inställningen till koden. Motsättningarna hade tydligt framkommit också vid antagandet av koden i april 1974. Av EG:s dåvarande medlemsstater röstade Belgien, Frankrike och Förbundsrepubliken Tyskland för koden, Danmark och Storbritannien mot, Nederländerna och Italien lade ner sina röster och Irland och Luxemburg deltog inte i FN-konferensen om koden. Det skulle visa sig vara en svår, konfliktfylld och tidsödande uppgift att finna en attityd och en modell för handlande gentemot koden som var gemensam för EG-staterna.

Arbetet inom EG påbörjades strax efter kodkonferensens avslutning. EG:s kommission inledde med att göra klart att man ansåg att kodens regler om medlemskap i en konferens och om lastuppdelning stod i strid med *dels* principen om fri etableringsrätt inom EG och *dels* principen om icke-diskriminering. Kommissionen hade också invändningar mot kodens regler angående relationerna mellan redare och avlastare som man ansåg stå i strid med konkurrensreglerna i artiklarna 85 och 86 i Romtraktaten om etablerandet av EG.

Eftersom EG-länderna utgör en väsentlig del av OECD-kretsen och kodens inriktning inte är i samklang med bärande principer för OECD-samarbetet kom EG:s ansträngningar att inriktas mot en lösning som också kunde underlätta det framtida samarbetet, inte minst på sjöfartsområdet, inom OECD och med enskilda OECD-länder.

Kommissionens invändningar riktade sig också mot medlemsstaterna Belgien, Frankrike och Västtyskland som röstat för koden och också undertecknat den med förbehåll för ratifikation. De förhandlingar mellan EG-staterna som kommissionen initierade blev också påfrestande och det skulle dröja ända till maj 1979 innan en lösning i princip var klar. Den innebar formellt sett att EG:s råd antog en förordning (Council Regulation (EEC) No 954/79) angående medlemsstaternas ratifikation av eller anslutning till Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser med i bilagor intagna reservationer och föreskrifter om visst förlikningsförfarande. Det förutsätts också i förordningen att EG kommer att anta en förordning om tillämpningen av Romtraktatens konkurrensregler på sjöfartsområdet som kommer att ansluta till den nämnda 1979 års förordning.

Även efter det att förhandlingarna om en EG-anpassning till koden lett fram till en principiell lösning i maj 1979 innebärande en anslutning i praktiken till koden på visst sätt av EG-staterna, har samarbetet dem emellan fortsatt med syftet främst att säkra en enhetlig tolkning och ett smidigt ikraftträdande av koden och EG-lösningen. I detta arbete har också företrädare för Finland, Norge och Sverige kunnat delta. De nordiska länderna har också samverkat inför kontakterna med de övriga icke-nordiska EG-länderna.

6 Kodens och EG-förordningen

6.1 Kodens och EG-förordningens uppbyggnad och inbördes samband m. m.

Koden är uppbyggd med inledning, tre sakavsnitt, slutartiklar och bilaga. Inledningen anger syftet med koden, de tre sakavsnitten behandlar dels lastuppdelning och övriga relationer mellan rederier i en konferens, dels relationer mellan rederier och avlastare/lastägare och dels regler för biläggande av tvister som har samband med koden. Slutartiklarna har det innehåll som regelmässigt förekommer i en sådan del av en internationell konvention. Värt att särskilt redovisa av denna del av koden torde vara reglerna om kodens ikraftträdande och reglerna om en obligatorisk revisionskonferens. Bilagan innehåller rekommenderade procedurregler vid biläggande av tvister genom internationell obligatorisk förlikning enligt kodens regler. Den för kodarbetet särskilt inkallade internationella FN-konferensen antog också några resolutioner i anslutning till koden. En

av dessa behandlar en central sakfråga nämligen outsiders rätt att deltaga i den internationella linjesjöfarten.

EG-förordningen nr 954/79 av den 15 maj 1979 om EG-staternas ratifikation av eller anslutning till koden innehåller en inledande redogörelse för skäl och syfte med förordningen samt föreskrifter som ansluter till kodens sakavsnitt om relationer mellan rederier, om lastuppdelning, om relationer mellan rederier och avlastare och om tvistlösningsförfarandet. I bilaga 1 till förordningen anges tre reservationer och en tolkande reservation som skall avges av EG-land vid ratifikation av eller anslutning till koden. I bilaga 2 ges föreskrifter om förlikningsförfarande vid tvist med anledning av en föreskrift i förordningen.

Som framgått av redogörelsen för kodens och EG-förordningens tillkomst har de två instrumenten framkommit under betydande motsättningar och bär därför tydliga spår av nödvändiga kompromisser på en rad punkter. Redan möjligheten för EG-staterna att kompromissa sig fram till ett arrangemang för anpassning till koden – som gör att alla EG-stater oberoende av om de röstade för koden, mot koden eller avstod att rösta nu kan acceptera koden med EG-reservationer och förordningen – antyder ett betydande utrymme i koden för olika tolkningar och utfyllnader. Det kan för övrigt noteras att den fjärde EG-reservationen anges vara en s. k. tolkningsreservation. Det förhållandet att det internationella instrumentet har rubricerats som en uppförandekod och gäller för ett kommersiellt verksamhetsområde – där tvingande internationella regler tidigare saknats – har medfört att koden innehåller en blandning av tvingande regler, rekommendationer och fritt utrymme för kommersiella parter avtal och regelbildning.

Under sådana förutsättningar ligger det i sakens natur att införlivandet av koden och EG-förordningen för svensk del bör ske på ett sätt som tolkar och utfyller koden endast där detta är nödvändigt. Detta får främst betydelse när det gäller exempelvis valet av införlivandeteknik – mera om detta följer i ett senare avsnitt – men får också viss betydelse för utformningen av redogörelsen för kodens och förordningens innehåll. Där koden och EG-förordningen är otydliga eller svårtolkade bör för Sveriges del något försök till tolkning inte göras annat än om det behövs av någon särskild anledning. EG-förordningen och en översättning till svenska bör fogas som bilaga 1 till protokollet i detta ärende. Kodens originaltext på engelska och en översättning till svenska bör fogas till protokollet i detta ärende som underbilaga till lagförslaget i bilaga 2¹.

6.2 Kodens och EG-förordningens innehåll

Vad först gäller kodens inledning har i tidigare avsnitt syftet med koden översiktligt redovisats. För helhetens skull bör likväl en redogörelse ges också här även om det i viss mån innebär ett upprepande. Därvid behand-

¹ Koden utesluten i remitterade lagförslaget.

las i ett sammanhang kodens och EG-förordningens innehåll av icke sakkaraktär. Därefter följer vissa definitioner och slutligen en redogörelse för sakinnehållet i kod och förordning och outsiderresolutionen.

Mot bakgrund av en önskan att förbättra linjekonferenssystemet genom en uppförandekod och därvid beakta utvecklingsländernas speciella behov och problem anger koden i inledningen följande syfte: att främja en ordnad utveckling av den sjöburna världshandeln genom att stimulera en reguljär och effektiv linjetrafik i former som ger balans mellan parter som utbjuder och som nyttjar linjesjöfartstjänster. Koden skall också ge uttryck för följande principer: konferenserna bör tillhandahålla avlastare viss information, hålla konsultationer med avlastare och får inte agera på ett sätt som medför diskriminering av redare, avlastare eller något lands utrikes-handel.

Kodens slutartiklar anger bl. a. att koden träder i kraft sex månader efter den tidpunkt då minst 24 stater med en samlad andel av minst 25 procent av världstonnaget av styckegodsfartyg och containerfartyg, beräknat på visst sätt år 1973, är anslutna. Ändringar i konventionen skall kunna komma till stånd relativt snabbt och genom att anslutna stater inte aktivt motsätter sig ändringsförslag som delgivits på visst sätt. En revisionskonferens skall hållas fem år efter ikraftträdandet av konventionen för att bedöma hur den fungerar och hur den genomförs.

EG-förordningens inledning anger bl. a. skäl till och syfte med förordningen och tillhörande reservationer. Mot bakgrund av att de frågor koden behandlar är betydelsefulla inte bara för EG:s medlemsländer utan också för EG – särskilt från handels- och sjöfartssynpunkt – är det viktigt med en gemensam attityd till koden. En sådan attityd måste beakta Romtraktatens principer och syften samtidigt som den påtagligt medverkar till att stödja utvecklingsländernas ambitioner på sjöfartsområdet. Den måste också leva upp till syftet med en fortsatt tillämpning på detta område av kommersiella principer som tillämpas av linjerederier i OECD-länder och i handeln mellan sådana länder. Eftersom koden inte ger utrymme för att EG ansluts till den är det viktigt att säkerställa att de nämnda principerna och syftena beaktas genom att medlemsstaterna gör förbehåll för vissa arrangemang enligt förordningen vid ratifikation eller anslutning. Förordningens inledning anger vidare, att även om man erkänner konferensernas stabiliserande roll när det gäller tryggheten i avlastarnas tillgång till pålitliga linjetransporter, risken likväl finns att konferenserna bryter mot Romtraktatens konkurrensregler. Mot bakgrund av detta aviserar EG-kommissionen sin avsikt att förelägga rådet ett förslag till förordning om tillämpningen av dessa Romtraktatens konkurrensregler på sjöfarten. Efter denna inledning föreskriver artikel 1 i förordningen att medlemsstaterna när de ratificerar konventionen eller ansluter sig till den skall ange att detta sker i enlighet med förordningen och att ratifikations- eller anslutningsinstrumentet skall åtföljas av de reservationer som återges i bilagan till förordningen.

Förordningens avslutning anger bl. a. att denna är bindande i sin helhet och omedelbart tillämplig i alla medlemsstater. Förordningen kan emellertid ej leva något eget liv – dess materiella föreskrifter blir meningsfulla först i kombination med uppförandekoden när den är i kraft.

Av den tidigare redogörelsen har i stora drag framgått innebörden av vissa centrala begrepp som koden och EG-förordningen arbetar med. För den fortsatta redogörelsen är det likväl lämpligt att återge några av de definitioner som koden redovisar i sitt första kapitel. Kodens definierar sålunda linjekonferens eller konferens, nationellt linjerederi, tredje-lands linjerederi, avlastare, avlastarorganisation, gods som transporteras av konferensen, behörig myndighet, främjande frakt och speciell frakt. Här behöver endast återges definitioner av linjekonferens eller konferens, nationellt och tredje-lands linjerederi samt avlastare. I övrigt hänvisas till koden och dess svenska översättning.

Med *linjekonferens* eller *konferens* åsyftas i koden en grupp av två eller flera rederier som tillhandahåller internationell linjetrafik för transport av last på viss rutt eller vissa rutter inom bestämda geografiska gränser och som har ett avtal eller ett arrangemang, av vad natur det vara månne, inom ramen för vilket det utför transporter med enhetlig eller gemensam fraktsättning och eventuella andra överenskomna villkor avseende tillhandahållandet av linjetrafik.

Ett *nationellt linjerederi* i ett visst land anges vara ett rederi som har sitt huvudkontor och faktiska ledning i det landet och som är erkänt som sådant av det landets behöriga myndighet eller enligt det landets lag. Även linjerederier som tillhör eller drivs av ett företag med gemensamt risktagande mellan medlemmar från två eller flera länder och i vars kapital nationella intressen i dessa länder – allmänna och/eller enskilda – har en betydande andel och som har sitt huvudkontor och faktiska ledning i ett av dessa länder, kan erkännas som ett nationellt linjerederi av behöriga myndigheter i dessa länder.

Med *tredje-lands linjerederi* menas ett rederi när det trafikerar två länder och inte är nationellt linjerederi i något av dessa länder.

En *avlastare* är en fysisk eller juridisk person som har inträtt i eller ger tillkänna en avsikt att inträda i ett kontraktsbundet eller annat arrangemang med en konferens eller ett linjerederi för transport av gods i vilket han har ett vinstintresse.

I den följande redovisningen för kodens och EG-förordningens väsentliga sakinnehåll utgår jag från kodens regler och principer i den ordning de anges i koden och knyter an till förordningens föreskrifter när de på någon punkt innebär avsteg från, anpassning till, tolkning av eller annan påverkan på kodregeln i fråga.

Kodens första sakavsnitt innehåller kodens två centrala men också mest kontroversiella huvudregler nämligen:

1) att nationella linjerederier har en i allt väsentligt automatisk rätt till medlemskap i konferenser som betjänar deras hemlands handel;

2) att last som transporteras av konferenser normalt kommer att delas mellan de nationella linjerederierna från de två handelsparterna samtidigt som en betydande del såsom 20 procent kommer att vara tillgängligt för tredje-lands linjerederier. (Denna regel är känd som 40-40-20 principen i koden.)

Dessa två huvudregler modifieras av EG-förordningen i huvudsak på följande sätt:

1) Romtraktatens etableringsregler medför att ett linjerederi i ett EG-land blir nationellt linjerederi oavsett om det har sitt huvudkontor och faktiska ledning där eller i ett annat EG-land;

2) efter kommersiella grunder kan en begränsning införas i rätten att vara nationellt linjerederi i en konferens;

3) kodens regler om lastandelar i en konferens tillämpas inte i trafiken mellan EG-länder eller vid reciprocitet mellan EG-land och annat kodanslutet OECD-land;

4) i trafiken mellan EG-land och icke OECD-land kommer linjerederierna från EG-länderna att slå samman sina trafik- och lastandelar enligt koden, och omfördela dessa andelar mellan sig efter kommersiella kriterier. I denna omfördelning kan också andra OECD-länder vid reciprocitet delta.

Vad först gäller ett linjerederis tillträde till en konferens föreskriver koden i artikel 1, att nationella linjerederier från länder vars utrikeshandel betjänas av en konferens har rätt till medlemskap i den konferensen under förutsättning att man visar att man långsiktigt förmår upprätthålla reguljär, lämplig och effektiv trafik inom konferensens ram. Linjerederiet får utnyttja främmande, inchartrat tonnage. Artikel 1, punkt 3, föreskriver strängare krav för inträde i en konferens för linjerederi som inte är nationellt linjerederi, dvs. tredje-lands rederier och linjerederier från land som betjänas av konferensen men som inte erhållit status av nationellt linjerederi. Utöver de allmänna villkor för tillträde som gäller för ett nationellt linjerederi skall konferensen avgöra om ett antal ytterligare villkor är uppfyllda, bl. a. att det finns behov av det tillkommande rederiet i trafiken. Konferensen får emellertid inte utnyttja sin möjlighet att utestänga icke nationella linjerederier på ett sådant sätt att lastuppdelningsreglerna i artikel 2 äventyras. För dessa föreskrifter innebär EG-förordningens artikel 2 en ändring så till vida som att kommersiella förhandlingar mellan linjerederier av samma nationalitet skall avgöra vem eller vilka av dessa som skall få status av nationellt linjerederi och vinna automatiskt tillträde till konferensen i denna egenskap. En sådan regel om prioritering blir nödvändig bl. a. av det skälet att antalet nationella linjerederier annars kan bli för stort eftersom alla "EG-rederier" måste behandlas på samma sätt i varje EG-land obero-

ende i vilket EG-land huvudkontoret är beläget och den faktiska ledningen utövas.

Artikel 2 innehåller den tidigare nämnda 40-40-20 regeln. Artikel 1 inleder med att stipulera att varje konferenslinjerederi skall ha avgångs- och lastningsrättigheter i trafiken och ha rätt att delta i poolarrangemang. Vad gäller lastandelar betraktas nationella linjerederier från samma land som en grupp. Sådana grupper, eller enskilda nationella linjerederier, från två kodanslutna länder vars utrikeshandel transporteras av en konferens skall ha rätt till lika andel i den frakt och den transportvolym som genereras av deras inbördes handel och som hanteras av konferensen. Av denna frakt och denna transportvolym skall emellertid icke-nationella linjerederier ha rätt till en betydande andel såsom 20%. 40-40-20 principen är emellertid inte exakt. Den andel som tillfaller icke-nationella linjerederier kan, som framgått av det nyss sagda, variera något och konferensen kan dessutom avtala om andra andelar än de koden ger rätt till. I sådant fall har dock enligt artikel 3 de respektive nationella linjerederierna en vetorätt när det gäller avtal inom konferensen som berör handeln mellan deras två länder. Vidare kan nationella linjerederier från en region i början eller i slutet av en konferens' trafikrelation inbördes komma överens om att omfördela andelar man tilldelats enligt kodens regler. Artikel 1 innehåller också föreskrifter om vad som skall gälla när det saknas nationella linjerederier helt och hållet i en konferens eller det saknas sådana från ett av två länder som konferensen betjänar. Föreskrifter ges bl.a. också om åtgärder för att praktiskt framtinga och genomföra lastuppdeleningen. Det föreskrivs slutligen att lastuppdelningsreglerna skall vara genomförda efter en övergångstid av maximalt två år efter konventionens ikraftträdande och att de gäller alla varor med undantag av militär utrustning för nationella försvarsändamål.

Även när det gäller lastuppdelningsreglerna medför EG-förordningen ändringar och modifikationer. Till en början gäller, att den lastvolym EG-linjerederier – nationella sådana eller icke nationella – är berättigade till enligt koden i konferenstrafik skall omfördelas efter kommersiella principer, varav fyra sådana principer anges för särskilt beaktande, om man inte enhälligt beslutar om motsatsen. Även omfördelningsbeslutet kräver enhällighet mellan EG-rederierna och kan således beröra mellan 40 och 60% av lastvolymen eftersom vad nationella och icke nationella linjerederier från andra länder kan vara berättigade till också kan uppgå till mellan 40 och 60%. Tvist skall på begäran av part gå till förlikning enligt särskilda regler. Accepteras inte förlikningsresultatet kan parterna besluta att tvisten hänskjuts till bindande skiljedomsförfarande. Artikel 4, punkt 1, i EG-förordningen utvidgar omfördelningssystemet till att kunna omfatta också linjerederi från OECD-länder utanför EG-kretsen som är verksam i konferenstrafiken mellan EG-land och kodanslutet icke OECD-land. Föresattningen för detta är emellertid, att detta OECD-land behandlar EG-

staternas rederier reciprokt eller ömsesidigt i motsvarande situationer. Artikel 4, punkt 2, föreskriver vidare att kodens lastuppdelningsregler inte skall tillämpas i konferenstraftiken mellan medlemsstater i EG eller, på grundval av ömsesidighet, mellan EG-stater och andra kodanslutna OECD-stater. Denna sista föreskrift får emellertid i princip ej medföra att u-länder går miste om sin möjlighet som tredje-lands rederier i sådan trafik enligt kodens 40-40-20 regel.

I kodens första sakavsnitt, som reglerar förhållanden inom konferenser, ges också bl. a. föreskrifter om beslutsordning inom konferenser, om sanktioner av olika slag (uteslutning, avstängning eller annat straff) mot linjerederier som bryter mot konferensens regler, om egenkontroll inom konferenser mot missbruk och brott mot konferensavtalet, om delgivning med myndigheter av konferensavtal osv. EG-förordningens artikel 4, punkt 4, medför här ändring av konferensernas beslutsordning vad gäller vetorätt enligt kodens artikel 3 i konferenstraftik mellan EG-länder. Även denna punkt kan gälla för OECD-länder utanför EG under förutsättning av ömsesidighet.

Kodens föreskrifter i dess andra sakavsnitt berör relationer mellan linjerederier och konferenser å ena sidan och avlastare/lastägare/befraktare å andra sidan. Avsnittet inleds med föreskrifter i artikel 7 och 8 om lojalitetsarrangemang. Föreskrifterna anger bl. a. att avtal mellan avlastare och linjerederiet eller konferensen skall ange maximalt straff vid brott mot lojalitetsavtalet. De stipulerar bl. a. också i vilka fall avlastare har rätt att nyttja annat tonnage än enligt lojalitetsavtalet. Artikel 9 och 10 i koden föreskriver att avlastare på begäran skall delges frakttariffer och övriga transportvillkor samt att årsberättelser m. m. skall offentliggöras. I artikel 11 anges regler för konsultationer – och procedur för sådana – mellan konferenser och avlastare. Konsultationer måste komma till stånd, om en sida begär det. Dessa kan gälla frakthöjningar, ändring av övriga transportvillkor eller förändring av den service konferensen ger.

Artiklarna 12, 13, 14 och 15 ger regler för hur fraktnivåer bestäms och hur de kan förändras. Därvid gäller bl. a. att avlastare, avlastarorganisationer och i vissa fall behörig myndighet måste varslas om allmänna fraktnivåhöjningar minst 150 dagar innan ändringen avses träda i kraft. Eftersom det också föreskrivs att sådant varsel inte får ges förrän tio månader efter föregående allmänna höjning, kan fraktrater inte bli föremål för en allmän höjning med kortare tidsmellanrum än 15 månader. Även i detta fall har EG-förordningen en ändringsregel. Den innebär att tiomånadersregeln i koden inte skall tillämpas i konferenstraftik mellan EG-länder eller mellan något av dessa och annat OECD-land vid ömsesidighet.

Artikel 16 behandlar olika tillägg på frakttarifferna hos en konferens. Sådana tillfälliga tillägg är tillåtna exempelvis vid långa väntetider i hamn eller vid en påtaglig höjning av bunkerpriset. I artikel 17 regleras förhållan-

dena vid valutakursförändringar. Artikel 18 förbjuder användandet av s.k. fighting ships.

Artiklarna 19, 20 och 21 behandlar bl. a. konferensens förpliktelser vad gäller regularitet i trafiken m. m., lokalisering av konferensens kontor och representation m. m. Reglerna, som i viss mån kodifierar praxis, anger bl. a. att regulariteten bör arrangeras så att luckor i avseglingsmönstret inte uppstår samtidigt som säsongmässiga variationer i lastmängd beaktas. Vidare anges att parterna enligt koden – konferenser, redare, avlastarorganisationer, myndigheter osv. – skall samverka när det gäller att vidareutveckla konferenslinjerederiernas service. Rationaliseringsmöjligheter skall tas tillvara och effekten återspeglas i fraktnivån.

Artikel 22 avslutar kodens andra sakavsnitt. Artikeln stadgar att konferensavtal, marknadsdelningsavtal och lojalitetsarrangemang skall vara i överensstämmelse med kodens olika regler men får också innehålla sådant som inte står i strid med koden.

Kodens tredje sakavsnitt behandlar tvister. Tvister som uppstår mellan konferenser och linjerederier, mellan linjerederier, mellan konferenser samt mellan konferenser eller linjerederier och avlastare eller avlastarorganisationer och som inte kan lösas genom förhandlingar kan av en part hänskjutas till internationell förlikning enligt kodens regler. Förfarandet vid förlikningen har likhet med skiljedomsförfarandet. Utslaget är emellertid inte bindande annat än om parterna accepterar det. Om så sker kan utslaget verkställas på samma sätt som vid skiljedom. Förlikningsförfarandet enligt koden är komplicerat, tidsödande och kostbart och koden ger parterna möjlighet att välja annan form för tvistlösning. I EG-förordningen har detta tagits tillvara.

Den i anslutning till koden antagna resolutionen om outsiders – dvs. rederier som driver linjesjöfart utan att tillhöra en konferens – anger att sådana rederier inte får hindras att bedriva linjetrafik om det sker med tillbörliga konkurrensmetoder på affärsmässiga grunder. Avlastare skall med de begränsningar som följer av lojalitetsarrangemang fritt kunna välja mellan konferensanslutna rederier och sådana rederier som står utanför konferenser.

7 Föredragandens överväganden

7.1 Sjöfartspolitiska överväganden m. m.

Den år 1974 beslutade internationella konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser syftar bl. a. till att etablera ett globalt lastuppdelningsystem inom den reguljära konferenslinjesjöfarten efter den s.k. 40-40-20 regeln. Som framgått av min tidigare redogörelse står denna målsättning, som starkt drivits av u-landsgruppen inom UNCTAD, i konflikt med principer för ekonomisk samverkan som upprätthålls inom

OECD. Som också framgått av min tidigare redogörelse har OECD-ländernas reaktioner på kodens innehåll varit varierande under kodens tillkomst och även därefter. Starkast har motståndet mot koden – och då främst mot lastuppdelningsreglerna – naturligt nog varit hos de OECD-länder som röstade emot koden i sin helhet vid konferensen i Genève eller avstod från att ta ställning. Särskilt starkt har dessa länder – som i och för sig uttryckte sympati för u-ländernas ambition att uppnå en ökande och reell andel i sjötransporterna – reagerat mot att kodens lastuppdelningsregler skall gälla också för sjötransporter av handeln mellan de utvecklade länderna. De OECD-länder å andra sidan som röstade för koden, får antas ha utgått ifrån, att koden skulle ge utrymme för tolkningar som vid tillämpningen av koden skulle medge ett fortsatt iakttagande av aktuella OECD-principer.

För svensk del har man konsekvent motsatt sig lastuppdelning samtidigt som man givit uttryck för sitt stöd för u-ländernas ambitioner att aktivt medverka inom den internationella konferenslinjesjöfarten. Sveriges linje har stöd – förutom i vår allmänna inriktning av u-landspolitiken – i ett betydelsefullt element i den traditionella svenska sjöfartspolitiken, nämligen värnandet av en så långt möjligt fri internationell sjöfart. Riksdagen har senast vid behandlingen av prop. 1979/80: 166 om sjöfartspolitiken m. m., haft möjlighet att ta ställning till denna traditionella inriktning av svensk sjöfartspolitik i anslutning till att riksdagen prövade och godtog den i propositionen föreslagna sjöfartspolitiken. I propositionen uttalas också, att de förändringar som kan förväntas inom det sjöfartspolitiska området är att svensk sjöfart kommer att möta en hårdnande internationell konkurrens och marknadsbegränsningar. Föredraganden gör också bedömningen att fjärrlinjetrafiken är den sjöfartsform som vid tiden för propositionen är och för då överblickbar framtid kommer att vara mest utsatt för diskriminering och andra protektionistiska åtgärder. Likväl gör föredraganden bedömningen att de allmänna förutsättningarna för att i framtiden bedriva fjärrlinjetrafik under svensk flagg är goda. De svenska fjärrlinjerederierna och de konsortier som dessa i flera fall deltar i intar i många fall en ledande ställning i fråga om kommersiellt och tekniskt kunnande. Den långt drivna kommersiella och ekonomiska integrationen som svenska fjärrlinjerederier etablerat med utländska rederier medför att sårbarheten för olika diskrimineringsåtgärder minskar och att förankringen på olika marknader stärks. De svenska fjärrlinjerederiernas och deras samseglingspartners ledande ställning på den svenska och den nordiska marknaden är en annan faktor av positiv betydelse.

I propositionen anförs vidare bl. a. att fjärrlinjetrafiken har stor betydelse för det svenska näringslivets möjligheter att under trygga former idka internationell handel. Det är därför av stor betydelse att en fortsatt hög svensk transportkapacitet kan bibehållas inom fjärrlinjetrafiken och att en successiv förnyelse av tonnage kommer till stånd.

Vad gäller frågan om koden och EG-förordningen anger propositionen att uppgörelsen i maj 1979 mellan EG-länderna öppnar möjlighet till anslutning till koden för EG-länder och för andra OECD-länder. Innebörden är att kodens lastuppdelningsbestämmelser inte skall tillämpas mellan EG-länderna och de andra OECD-länder som ansluter sig till koden på samma

villkor som EG-länderna. EG-modellen innebär också att kodens regler om fraktsättning, tvister, m. m. ej skall tillämpas mellan dessa länder. Härigenom öppnas en möjlighet för Sverige att ompröva sin tidigare negativa inställning till koden utan att u-ländernas intressen motverkas. I propositionen redovisas också att en särskild arbetsgrupp vid kommunikationsdepartementet med företrädare för redare, avlastare och de ombordanställda vid tidpunkten för propositionen överväger Sveriges förhållande till koden och EG-förordningen.

För egen del vill jag anföra följande. Jag kan i allt väsentligt instämma i de uttalanden som görs i prop. 1979/80: 166 och som har samband med frågan om det svenska engagemanget i internationell linjesjöfart, de transoceana konferenslinjerederiernas direktanlöp av svensk hamn och Sveriges inställning till koden och EG-förordningen. Jag kan vidare konstatera att berörda parter i den särskilda arbetsgruppen ställt sig bakom bedömningar och slutsatser i fråga om Sveriges inställning till koden och EG-förordningen. Företrädare för redare och avlastare har också haft möjlighet att delta i de nordiska överläggningar i saken som jag tidigare redovisat under 5.

Kodens lastuppdelningsregler är allmänt sett och från principiella utgångspunkter klart negativa för svenska linjesjöfartsintressen och avlastare. Emellertid måste beaktas, att tillgängliga bedömningar anger att ca 75 % av alla laster som går med konferenslinjetonnage avser transporter mellan OECD-länder. Detta medför, att så länge dessa transporter är öppna för fri konkurrens dvs. så länge OECD-principerna upprätthålls, kodens lastuppdelningsregler bör få begränsade negativa effekter i form av förlorad last exempelvis för svenska konferenslinjerederier. Detta läge bör enligt min mening i stort föreligga oberoende av om Sverige ansluter sig till koden enligt EG-modell eller väljer att stå utanför koden. Skulle Sverige välja att stå utanför koden skulle detta således få liten betydelse för de svenska rederiernas möjligheter i trafiken med andra OECD-länder dock att kravet på reciprocitet enligt EG-förordningen kan få praktisk betydelse.

Skulle Sverige fullfölja sin linje från omröstningen vid diplomatkonferensen och inte ansluta sig till koden, skulle detta däremot sannolikt få störst betydelse i förhållandet till utvecklingsländerna. Enligt min mening skulle ett sådant förfarande av u-länderna uppfattas som en handling mot deras intressen och också kunna uppfattas som ett avståndstagande från den positiva attityd till u-ländernas ambition inom konferenslinjesjöfarten som Sverige gav uttryck för vid konferensen i Genève även om Sverige inte kunde acceptera kodens utformning. Alldenstund någon sådan förändring i Sveriges attityd till u-ländernas intressen inom konferenslinjesjöfarten inte är avsedd skulle ett behov uppstå av överenskommelser bilateralt

eller på annat sätt som från svensk sida tillgodosåg u-ländernas intressen. Även praktiska skäl skulle tala för sådana överenskommelser eftersom u-länderna skulle vidhålla sitt krav på lastuppdelning av linjesjöfartens transport av varuutbytet med Sverige och då under hänvisning till de rättigheter koden ger dem i relationen med vissa andra OECD-länder. Sådana bilaterala eller andra avtal med enskilda u-länder eller grupper av u-länder skulle också kräva särskilda föreskrifter som säkerställde att Sveriges åtaganden gentemot OECD-länderna uppfylldes, dvs. någon konstruktion som i stort gav samma resultat som EG-förordningen syftar till vid ömsesidighet mellan OECD-länderna. Det ligger i sakens natur att den alternativa lösningen för Sveriges del, med bilaterala eller andra avtal direkt med u-länderna, skulle kräva betydande förhandlings- och andra administrativa insatser inte minst med tanke på regleringen i avtalen av svenska OECD-förpliktelser. Effektivitetsskäl talar således för alternativet att ansluta sig till koden eftersom resultatet i förhållande till u-länderna i sak skulle bli likartat som vid en icke-anslutning.

Skäl talar således enligt min mening för att Sverige vid lämpligt tillfälle ansluter sig till konventionen även om Sverige röstade emot den vid dess tillkomst. Sveriges anslutning bör anknyta till den lösning för anpassning till koden som utarbetats inom EG. Därvid bör reservationer avges av Sverige som ansluter till de som anges i EG-förordningen. Även en deklaration till förmån för iakttagandet av outsidersresolutionen kan komma i fråga.

Innan jag övergår till de lagstiftningsfrågor som aktualiseras av en svensk anslutning vill jag något beröra frågan om s. k. outsiders betydelse inom den internationella linjesjöfarten. Outsiders inom linjesjöfarten är enligt min mening ett nödvändigt komplement till konferenssystemet. Det skulle strida mot svenska sjöfartspolitiska och export- och importintressen om outsiders som en följd av koden skulle förhindras att verka eller deras rörelsefrihet inskränkas. Den resolution om outsiders som antogs vid diplomatkonferensen för koden och som jag tidigare redogjort för är därför viktig. Det är angeläget att resolutionens innehåll respekteras inom den internationella sjöfarten på samma sätt som skulle varit fallet om den varit en integrerad del av konventionen.

I anslutning till vad jag nu anfört om outsiders vill jag redan här förutskicka att det efterföljande lagförslaget innehåller ett föga långtgående stadgande om motmedel i situationer då någon bryter mot koden. Det kan t. ex. snart visa sig att outsiders rättigheter måste säkerställas genom möjlighet även för Sverige att i samverkan med andra OECD-länder tillgripa effektivast möjliga motåtgärder.

En internationell sjöfart med på olika sätt tilltagande lastuppdelning och annan protektionism kan i likhet med andra åtgärder som ändrar förutsättningarna för en fri internationell sjöfart tyvärr nödvändiggöra att Sverige också av andra skäl kan få behov av motmedelslagstiftning på sjöfartsområdet. Jag kan därför få anledning återkomma i denna fråga.

7.2 Metod för införlivande av konventionen och EG-förordningen med svensk rätt

Genom en svensk anslutning till konventionen – med de reservationer som motsvarar dem som finns i EG-förordningen – åtar sig Sverige enligt art. 47 en folkrättslig förpliktelse att införliva konventionen med nationell rätt. Införlivandet kan ske på olika sätt. En metod är att konventionens innehåll förs över – transformeras – till svensk lagtext. Därvid har man möjlighet att använda den redaktionella och lagtekniska utformning som kan anses mest ändamålsenlig. En annan metod är att föreskriva att konventionen i oförändrat skick skall gälla som lag, s. k. inkorporering eller blanketteknik. Linjekonferenskoden är upprättad på engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska. Eftersom konventionen inte har någon autentisk svensk text blir det i så fall den eller de utländska texterna på främmande språk som blir svensk författningstext. Vanligtvis brukar man då till texterna på de autentiska språken foga en svensk översättning som hjälpmedel vid tolkningen av denna eller dessa texter. Det är emellertid att märka att, om denna teknik används, texterna på de främmande språken äger vitsord framför översättningen.

En transformering innebär alltid risk för att man vid omskrivningen oavsiktligt ger lagtexten ett annat innehåll än grundtexten. Då det gäller linjekonferenskoden torde denna risk vara betydligt större än vanligt. Konventionen är nämligen ett mycket omfångsrikt dokument som i fråga om uppställning och utformning i övrigt högst väsentligt avviker från traditionell svensk lagtext. Den utgör resultatet av långdragna förhandlingar och politiska kompromisser. Konventionstexten bär tydliga spår härav och koden är i många hänseenden oklar och svårtolkad. På grund härav föreligger det avsevärda svårigheter att transformera koden till svensk lag. En sådan transformering måste under alla omständigheter innebära att den svenska lagtexten både i fråga om disposition och språklig utformning kraftigt avviker från koden. En jämförelse mellan koden och den svenska lagtexten skulle därför bli svår att göra.

Valet av metod för införlivande bör också ske mot bakgrund av att man så långt som möjligt skall försöka tillgodose kravet på att en författning ges en sådan utformning att tolkning och tillämpning blir så lätt som möjligt för de myndigheter och enskilda som berörs av den. De bästa garantierna för detta torde man i allmänhet få om reglerna rättstekniskt och systematiskt ansluter till det svenska regelsystemet i övrigt eller till det speciella systemet på det aktuella rättsområdet. Detta skulle närmast tala för en transformering.

Linjekonferensernas internationella karaktär och kodens syfte att vara "självreglerande" måste emellertid tillmätas avgörande betydelse i detta hänseende. Sålunda innebär koden en ingående reglering av linjekonferensernas verksamhet. Den innehåller utförliga föreskrifter om relationerna

mellan konferensmedlemmarna, såsom regler om medlemskap i en konferens, om marknadsdelning och om beslutsförfarandet inom konferensen. Vidare innehåller den föreskrifter om konferensernas förhållande till avlastare, om fraktsatser och om tillvägagångssättet för handläggning av tvister. Koden kommer i fortsättningen att i viss utsträckning utgöra grundvalen för konferensernas uppyggnad och verksamhet. Reglerna kommer att ha sin största betydelse, inte för domstolarna eller andra myndigheter, utan för konferensmedlemmarna och för dem som använder sig av konferensernas tjänster. Domstolars och andra myndigheters befattning med problem i samband med koden kan väntas bli helt marginell bl. a. på grund av dels att koden har ett eget system för handläggning av tvister vilket träder i funktion om en av parterna begär det, dels att de flesta konferensavtal eller poolavtal – i vart fall f. n. – innehåller klausuler om skiljedom. Frågan om val av metod för att åstadkomma en väl fungerande lagstiftning bör därför i första hand ta sikte på de enskilda intressenter som berörs, nämligen såväl svenska som utländska redare och avlastare.

De fördelar som en transformering kan ge i fråga om redigering och lagteknisk utformning har därför enligt min mening liten bärkraft beträffande koden. Avvikelser från koden i dessa hänseenden i den nationella lagstiftningen torde i stället vara ägnade att komplicera den praktiska tillämpningen, eftersom det kan bli svårare att jämföra de olika staternas regler. Varje skillnad mellan de olika konventionsstaternas nationella regler försvårar möjligheterna att träffa överenskommelser inom ramen för en konferens och att överblicka konsekvenserna av ett ingånget konferensavtal. De fördelar som en bättre redigering eller lagteknisk utformning kan erbjuda svenska redare och avlastare torde därför mer än väl uppvägas av nackdelar i andra hänseenden.

Som redan har framhållits är syftet att koden skall vara självreglerande. De kommersiella parterna skall själva avhjälpa brister i koden genom förhandlingar. Något utrymme för särskilda nationella eller regionala tolkningar ges inte. Sådana skulle i stället, som nyss har framhållits, försvåra eller kanske t. o. m. omöjliggöra ett samarbete inom ramen för konferenser med medlemmar från andra stater.

Mot bakgrund av det sagda förordar jag att koden införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

Som redan har framhållits torde koden huvudsakligen vara av intresse för de rederier som deltar i linjekonferenser och för avlastare som använder sig av sådana rederiers transporttjänster. Inom ramen för det system som koden skapar torde avlastarnas intressen i huvudsak komma att tillvaratas av deras intresseorganisationer. För dessa kategorier torde det vara naturligt att arbeta på främmande språk, i första hand på engelska. Enbart hänsynen till svenska domstolar eller myndigheter motiverar knappast att man gör översättningen till svensk lag. Jag anser därför att konventionen bör införlivas med svensk rätt i dess avfattning på ett av de auten-

iska språken, engelskan. Vid tolkningen kan det dock bli aktuellt att ta hänsyn också till de andra autentiska texterna. Som hjälpmedel vid tolkningen av de autentiska utländska texterna bör en översättning till svenska fogas till den engelska texten.

7.3 Tillämpningsområde

En fördragsslutande stat (konventionsstat) måste tillse att kodens innehåll tillämpas på konferenser som ombesörjer sjötransporter av konventionsstatens egen handel. Detta gäller dock endast i den mån konferensen också ombesörjer annan konventionsstats handel. Detta innebär att när koden trätt i kraft dess regler kommer att för svenskt vidkommande gälla för konferenser som ombesörjer handeln mellan Sverige och annan konventionsstat. Kodens regler blir således inte tillämpliga på konferensburen handel mellan Sverige och stat som inte har anslutit sig till koden. Linjerederier från icke-konventionsstater som deltar i en konferenstrafik i handeln mellan konventionsstater blir däremot bundna av kodens regler. Dessa rederier från icke-konventionsstater har sålunda möjligheter att göra gällande rättigheter enligt koden. Om en konferens ombesörjer handel såväl mellan konventionsstater som mellan konventionsstat och icke-konventionsstat och mellan icke-konventionsstater kommer kodens regler att vara tillämpliga i vissa delar av konferensens verksamhet men inte i andra. Det får ankomma på konferensen att tillse att kodens regler om medlemskap, lastuppdelning och beslutsfattande iakttas i den utsträckning som förorsakas av respektive staters anslutning till koden.

Det bör framhållas att koden är tillämplig på *handeln* mellan stater och inte på sjötransporterna. Den relevanta omständigheten är ursprunget – exportören – och destinationen – importören – inte det land från vilket godset utskippas eller det där det lossas. Kodens regler kan alltså t. ex. bli tillämpliga på sjöburen handel mellan Sverige och en stat som saknar kust.

Konventionens lastuppdelningsregler 40–40–20 får, som jag framhållit under 6.2, anses svåra att förena med OECD-stadgans inriktning mot fria kommersiella rörelser mellan de stater som tillhör organisationen. Den förordning om medlemsstaternas tillträde till konventionen som EG antagit syftar bl. a. till att tillgodose innehållet i OECD-förpliktelserna. EG-staterna är skyldiga att vid ett eventuellt tillträde till konventionen samtidigt avge den reservation som EG-förordningen innehåller. Sverige bör därför som jag tidigare framhållit inta samma hållning genom att till sin anslutning foga reservationer som motsvarar dem som anges i förordningen. Om Sverige avger dessa reservationer kommer konventionens tillämpningsområde att begränsas för svenskt vidkommande i samma omfattning som det begränsas för EG-staterna till följd av innehållet i EG-förordningen. Lastuppdelningen enligt konventionen skall enligt EG-förordningen inte tillämpas i handeln mellan OECD-länder. I handeln mellan OECD-länder som är

konventionsstater och konventionsstater som inte tillhör OECD skall den del av lastvolymen som tillkommer OECD-staten omfördelas mellan samtliga i konferensen ingående rederier hemmahörande i OECD-stater efter kommersiella överväganden. Omfördelningen förutsätter reciprocitet.

7.4 Behovet av särskilda nationella regler

Koden är avsedd att vara i huvudsak självreglerande och myndigheternas roll begränsas främst till att följa utvecklingen och att ingripa på anmodan av part eller för att skydda egna nationella intressen inom ramen för koden. Koden är en konvention som är rättsligt bindande för anslutna stater. Art. 47 kräver att konventionsstat "genomför sådan lagstiftning eller vidtar sådana åtgärder som anses nödvändiga för att genomföra konventionen". Jag avser att i det följande ta upp vissa frågor där sådan lagstiftning kan komma i fråga.

7.4.1 Kodens förhållande till den svenska konkurrenslagstiftningen

Den 1 januari 1983 trädde konkurrenslagen (1982:729) i kraft. I likhet med den tidigare konkurrenslagstiftningen krävs för ingripande med stöd av lagens missbruksbestämmelse att en konkurrensbegränsning på ett sätt som är otillbörligt från allmän synpunkt har vissa negativa ekonomiska effekter, bl. a. på prisbildningen. Det är förutsatt (prop. 1981/82: 165 s. 186) att om staten anbefallt vissa beteenden staten därmed har tagit över ansvaret för deras förenlighet med det allmännas intressen. Uppenbarligen saknas då fog att använda de former för samhällsingripanden på missbruksområdet som den nya konkurrenslagen inrymmer. Dock uppställs kravet att de konkurrensbegränsande effekterna av särregleringen kan sägas vara nödvändiga och med avsikt förbundna med denna eller en ofrånkomlig följd därav. Det är därvid bl. a. fråga om vad som inte sträcker sig utöver direkta eller avsedda följder. Går förfarandet längre än så kan missbruksbestämmelsen vinna tillämpning.

I den utsträckning linjekonferenssystemet godkänts av riksdagen kan detta system, inom de nyss angivna ramarna, inte anses strida mot konkurrenslagstiftningens missbruksbestämmelse. Någon lagändring på denna punkt krävs alltså inte med anledning av svensk anslutning till koden.

7.4.2 Sanktioner

Koden innehåller som tidigare nämnts åtskilliga föreskrifter för konferenserna om hur dessa skall förfara i förhållande till avlastarna särskilt vad angår fraktsättningar och formerna för underrättelse och konsultationer. Vidare föreskrivs att konferenserna skall förse myndigheter med vissa uppgifter, offentliggöra vissa formalia beträffande konferensen såsom adress o. d. Det kan diskuteras om föreskrifterna i fråga medför att nationell

ig med nödvändighet upptar sanktioner för det fall konferensen inte uppfyller sina skyldigheter.

Kodens regelsystem riktar sig således mot linjekonferenserna och den konkurrensreglering som konferensavtalen innebär. Möjligheterna att ge effekt åt kodens regler beror därför ytterst på i vad mån man kan åsidosätta avtal som strider mot koden eller eljest kan nå konferenserna med sanktioner. Det är således mot konferensavtalen eller mot linjekonferenserna om eventuella sanktioner vid brott mot koden i princip skall riktas.

Beträffande sanktioner mot konferensen torde man emellertid vara hänvisad till att ingripa mot det enskilda linjerederiet för att förmå detta att påverka konferensen. Konferensen som sådan torde i allmänhet sakna sådana medel och en lämplig ställföreträdare som kan göras ansvarig. Som bl. a. framgår av avsnittet 7.7.1 om linjekonferensernas processrättsliga behörighet får nämligen en konferens snarare ses som en benämning på ett samarbetsavtal än som en administration – konferensens sekretariat – som eventuellt konstitueras genom konferensavtalet. Det samarbete som konferensen innebär har sin grund i själva avtalet, medan dess mer eller mindre fasta administration, om den över huvud taget existerar, närmast fungerar som en brevlåda för gemensamma angelägenheter. Även om man genom lagstiftning ger konferenserna processhabilitet och föreskriver att de kan delges genom medlem torde möjligheterna att direkt ingripa mot själva konferenserna med sanktioner i syfte att ge effekt åt kodens regler vara små.

Visserligen förutsätter koden, såsom framgår av nyss nämnda avsnitt, att man genom nationell lagstiftning ger konferenserna möjlighet att vara part i tvist och att företräda de i konferenserna ingående linjerederierna i vissa sammanhang (jfr art. 26). Det gäller bl. a. verkan mot de enskilda rederierna av delgivning med konferenserna. Det torde emellertid vara att gå för långt att utsträcka detta dithän att det även skall innefatta verkan av sanktioner som riktas mot själva konferensen, i varje fall om det gäller straffsanktioner. Ytterst komplicerade verkställighetsregler skulle bli nödvändiga och det är tveksamt om man utan en särskild överenskommelse mellan samtliga kodanslutna stater kan uppnå rättvisa och tillfredsställande sådana.

Frågan är emellertid i första hand om koden över huvud taget ställer krav på nationella sanktionsregler och vilka dessa krav i så fall är. I art. 47:1 föreskrivs allmänt att konventionsstaterna skall vidta sådana lagstiftnings- och andra åtgärder som erfordras för att införliva koden med den nationella lagstiftningen. Bestämmelsen kan uppfattas som ett absolut krav på konventionsstaterna att, så långt som det är möjligt, genom sådan lagstiftning se till att kodens regler blir effektiva i alla hänseenden. Det skulle bl. a. innebära ett fullt utbyggt och effektivt sanktionssystem mot varje åtgärd som kan uppfattas som ett brott mot koden.

Det är dock osäkert om föreskriften i art. 47 skall anses innefatta mer än

blott en allmän påminnelse till de stater för vilka en ratifikation inte omedelbart innebär att koden blir en del av den interna rätten. För en mera restriktiv tolkning på denna punkt talar, förutom det förhållandet att koden i flera hänseenden är löst formulerad och oklar, att den är avsedd att i stort sett vara självreglerande och att den i mycket skall ses enbart som en rekommendation till de kodanslutna staternas konferensrederier. Med utgångspunkt i detta skulle nationella sanktionsregler behövas endast i de fall då koden uttryckligen kräver det.

I art. 22 i koden föreskrivs uttryckligen att konferensavtal, avtal om marknadsdelning och lojalitetsöverenskommelser skall uppfylla de krav som koden ställer på dessa avtal. Bestämmelsen måste anses förutsätta att de kodanslutna staterna har någon form av sanktioner i sin nationella lagstiftning som säkerställer detta.

Rent allmänt kan sägas att en vanlig sanktion i avtalsrättsliga sammanhang är ogiltighet om avtalsinnehållet är otillåtet. Straffsanktion t.ex. i form av böter är också en tänkbar möjlighet att ge effekt åt olika regler i koden. Vite eller skadeståndsskyldighet kan också tänkas. Enbart en risk för skadeståndsskyldighet om reglerna inte följs kan utgöra tillräckligt påtryckningsmedel.

Det mest naturliga synes vara att de i art. 22 angivna avtalen inte kan göras gällande enligt sitt innehåll om de strider mot koden. Ett sådant avtal betecknas då i allmänhet som ogiltigt. Vid de internationella överläggningar om hur koden bör tillämpas som har hållits mellan ett flertal västeuropeiska stater har man kommit till den gemensamma bedömningen att den del av avtalet som står i strid mot koden bör anses ogiltig. Man har även varit överens om att i fall den ogiltiga delen av avtalet har varit väsentlig för övriga delar av avtalet — den har utgjort en förutsättning för övriga delar — hela avtalet bör kunna äsidosättas. Ogiltigheten skall emellertid inte innebära att regler i koden sätts i stället för de avtalade så att avtalet blir gällande med andra rättsverkningar.

Tänkbara tvångsmedel som reaktion mot andra brott mot föreskrifter i koden än de tidigare angivna fallen, då avtalet skall anses ogiltigt, är som nämnts straffsanktioner, vite eller skadestånd. Som redan har berörts torde dessa sanktioner endast kunna riktas mot det enskilda linjerederiet, eftersom konferensen som sådan i allmänhet saknar både medel och en ställföreträdare som kan göras ansvarig.

Möjlighet till sanktion mot enskilda linjerederier skulle syfta till att förmå rederiet att verka för att konferensen följer kodens regler. Det beteende som medför sanktion skulle således bestå i underlåtenhet från rederiets sida att verka för detta. Svärigheterna att påvisa en sådan underlåtenhet hos rederiet måste emellertid anses uppenbara.

I dessa sammanhang kan även nämnas att man vid de tidigare angivna överläggningarna med de västeuropeiska staterna även har diskuterat frågan om åtgärder vid brott mot koden skall kunna vidtas på initiativ av

nyndigheter – ex officio – eller om det endast ankommer på en enskild part att själv ingripa. Vid överläggningarna har det framkommit att de deltagande länderna har ett likartat synsätt, nämligen att det inte föreligger något allmänt, offentligrättsligt, intresse av att ingripa vid brott mot koden. Det får därför anses vara en angelägenhet enbart för dem som berörs.

Vidare bör man vara uppmärksam på att det finns risk för att sanktioner som riktar sig mot ett enskilt linjerederi endast får begränsad räckvidd med ränsyn till att detta bara utgör en av flera medlemmar i konferensen. Det kan vara osäkert vilka möjligheter rederiet har att påverka övriga medlemmar i konferensen. Sanktioner kan således få till följd att de genom sina ekonomiska effekter enbart försvårar för just det drabbade rederiet att delta i konferensen utan att man när det mål koden syftar till i fråga om konferensen i övrigt.

Det är enligt min mening angeläget att samtliga kodanslutna stater har samma sanktionsregler vid samma typ av brott mot koden. Det gäller såväl ogiltighetsregler som straff- och andra sanktioner i form av böter, viten eller skadestånd. Det skulle leda till otillfredsställande resultat om det i vissa länder t. ex. för en viss situation föreskrivs ogiltighet som sanktion, medan det i andra länder föreskrivs böter eller viten i samma situation. Det är tänkbart att vissa stater t. o. m. saknar sanktioner. Sverige bör därför under inga förhållanden införa någon form av sanktioner utan att en samordning sker med övriga kodanslutna stater eller i vart fall de västeuropeiska stater som ansluter sig till den. En fullständig koordinering av sanktionsreglerna – som kan bli svår att genomföra – är således nödvändig, eftersom skillnader i dessa skulle leda till uppenbart orättvisa och t. o. m. orimliga resultat. En sådan koordinering kan dock bli svår att genomföra.

Härtill kommer att svenska sanktionsregler endast kan omfatta sådana rättssubjekt som har den anknytningen till Sverige att de kan nås av sanktionerna. Sverige är enligt allmänna principer förhindrat att ingripa mot främmande staters rättssubjekt vid brott som begås inom annat lands territorium om gärningen inte är straffbar i den stat där den har begåtts och inte är riktad mot exempelvis svenskt offentligt intresse. Eftersom sanktioner mot själva konferensen, om den har sitt sekretariat i Sverige, enligt vad som nyss har sagts inte skulle få avsedd effekt, skulle vi endast kunna ingripa mot svenska rederier.

Frågan återstår emellertid om koden verkligen ställer krav på nationella sanktionsregler utöver dem som anges i art. 22. Som redan har berörts torde det vara mycket osäkert. Frågan är vidare om det över huvud taget går att införa sådana regler som kan göra anspråk på att vara godtagbara från effektivitetssynpunkt. Mot bakgrund av den osäkerhet som måste anses råda om vilka möjligheter som ett enskilt svenskt rederi har att påverka övriga medlemmar i konferensen framstår det som föga meningsfullt att införa sådana regler i nu angivna hänseende. Jag anser därför att några sådana sanktionsregler inte bör införas.

7.5 Specialdomstolar

Koden och även EG-förordningen förutsätter att i vart fall vissa tvister skall kunna lösas av nationella domstolar eller andra myndigheter. Salunda föreskrivs i art. 23:2 i koden att tvister mellan medlemslinjer av samma nationalitet i en konferens är s. k. nationella tvister och skall biläggas inom ramen för landets eget rättsväsende. Enligt art. 2:1 första stycket i den reservation som EG-staterna enligt förordningen skall göra vid tillträdet till koden skall nationella tvister som angår frågan om nationell linje i första hand avgöras genom förhandlingar mellan parterna. Varje stat som ansluter sig till reservationen skall ge regler för hur tvisterna skall lösas för det fall sådana förhandlingar inte leder till resultat. I art. 25:3 i koden föreskrivs bl. a. att om talan har väckts vid domstol eller annan nationell myndighet i en fråga som enligt koden kan bli föremål för internationell förlikning, så skall frågan först hänskjutas till sådan förlikning. Det kan vidare nämnas att det av bl. a. art. 42 i koden torde framgå att det förutsätts att de kodanslutna staterna tillhandahåller medel för att lösa tvister för det fall att de tvistlösningsregler som koden i första hand anvisar – internationell förlikning – inte leder till resultat.

För svensk rätts del gäller att alla tvister mellan enskilda handläggs av allmän domstol om inget annat föreskrivs. Frågan om inrättande av specialdomstolar för handläggning av tvister som kan uppkomma med anledning av koden har diskuterats vid överläggningar mellan de nordiska länderna. Det har skett mot bakgrund av att den nu aktuella lagstiftningen, som innefattar koden och innehållet i EG-förordningen, utgör ett i flera avseenden egenartat rättsområde och att de tvistemål som kan komma upp med anknytning till detta rättsområde förutsätter särskild förtrogenhet med sjötransporträttsliga och internationellrättsliga förhållanden.

Enligt min mening talar principiella skäl mot inrättandet av specialdomstolar. Mot bakgrund av kodens inriktning kan det dessutom förutsättas att antalet mål knappast kan motivera att man inrättar nya sådana domstolar.

Från svensk sida kan man därför i första hand tänka sig två möjligheter till tvistlösningsförfarande. Antingen kan man låta de allmänna domstolarna pröva de aktuella tvisterna eller också kan man låta marknadsdomstolen göra det. Övervägande skäl talar för att tvisterna bör handläggas av de allmänna domstolarna. För att undvika gränsdragningsproblem i relation till andra tvister rörande förhållanden som avses i sjölagen bör tvister som gäller tillämpningen av bestämmelserna i konventionen prövas av sjörättsdomstol. I den mån man i ett särskilt fall skulle behöva tillföra dessa ytterligare speciell sakkunskap kan det självfallet göras genom sakkunnigbevisning. Några särskilda regler härom är inte påkallade. Regeringen fullgör i övrigt de uppgifter som enligt koden ankommer på myndighet. Lagen bör innehålla föreskrifter härom.

7.6 Jurisdiktion

Åtskilliga internationella konventioner förlägger uttryckligen tvistlösningen till nationella domstolar. Så är inte fallet med koden. Kodens tystnad på denna punkt ger således utrymme för nationella lösningar.

Om en svensk domstol är internt behörig på grund av att svaranden har hemvist i Sverige är den också behörig om tvisten är av internationell karaktär. En eljest obehörig svensk domstol kan genom s. k. prorogationsavtal (dvs. avtal att en viss domstol eller domstol i ett visst land är ensam behörig) få processuell kompetens. Om parterna avtalat att en tvist i stället för att avgöras av en svensk behörig domstol skall prövas av utländsk domstol skall detta i princip godtas, förutsatt att parterna kan disponera över tvisteföremålet. Den svenska domstolen skall i så fall avvisa målet om en av parterna yrkar det. I det omvända fallet, att parterna utsett en svensk domstol, skall detta i princip godtas.

Syftet med prorogationsavtal kan vara att man vill få en eventuell tvist upptagen till prövning inom ett land vars regler är särskilt förmånliga ur en parts synpunkt, s. k. forum shopping. Detta kan leda till otillfredsställande resultat. Domstolar kan i och för sig vägra att pröva tvister, vilkas anknytning till domstolslandet ter sig konstlad och som därför bör falla utanför domstolens kompetensområde – s. k. forum non conveniens.

Tillträde till koden förpliktar konventionsstaterna att införa sådan lagstiftning att anhängig talan avvisas om förlikningsförfarande enligt konventionen pågår eller påkallas. En föreskrift om detta bör tas in i den svenska lagstiftningen. Fråga kan vidare uppkomma om vilandeförklaring av mål eller avvisning av talan på grund av pågående prövning vid utländsk domstol eller annan nationell myndighet. Dessa frågor bör kunna avgöras med tillämpning av allmänna processuella regler.

7.7 Linjekonferensernas och avlastarorganisationernas processuella ställning

7.7.1 Linjekonferenserna

Konferensen är som tidigare beskrivits ett samarbetsavtal och frågan är vilken juridisk status den har. En konferens som har sitt sekretariat i Sverige är inte att betrakta som en juridisk person. Konferensen kan enligt gällande rätt inte kära eller svara vid domstol och kan inte heller inneha egendom. Konferenssekretariatet har normalt inte heller sådana fullmakter från sina medlemmar att sekretariatet kan fungera som verkställighetsorgan för en juridisk person. Som jag har framhållit tidigare bör med linjekonferens avses själva samarbetsavtalet medan sekretariatet ofta inte är mycket mer än en brevlåda för gemensamma angelägenheter. Detta medför att de enskilda medlemmarna – linjerederierna – oavsett avtalet i princip måste betraktas som juridiskt ansvariga, var och en för sin andel i

avtalets ingående och dess genomförande i praktiken. Linjekonferensen blir inte något självständigt rättssubjekt i vidare mån än medlemmarna genom särskild fullmakt ger det gemensamma sekretariatet sådana befogenheter. Konferensavtalen innehåller vidare vanligen en skiljedomsklau-sul för det fall att tvist uppkommer mellan medlemmarna. Tvister mellan medlem i linjekonferens och avlastare handläggs vanligen vid domstol i det land och med tillämpning av den lagstiftning som framstår som naturlig med hänsyn till rättsförhållandet.

Anslutning till koden förpliktar i nu förevarande avseende till följande.

- Linjekonferens och avlastarorganisation skall kunna vara part i tvist (art. 26).
- Linjekonferens och avlastarorganisation skall kunna delges genom medlem (art. 26).
- Förlikningsutslag – rekommendation – skall under vissa förutsättningar erkännas och verkställas som lagakraftvunnen dom (art. 39).

Kodanslutning förpliktar således konventionsstaterna till att i frågor som härrör ur koden tilldela linjekonferenser och avlastarorganisationer sådan rättslig ställning att de kan vara part i tvist vid domstol. Däremot synes koden inte kräva att linjekonferensen identifieras med den medlem som mottagit stämning för konferensen. Part i målet är således konferensen och inte den medlem som i förekommande fall faktiskt fört talan för konferensen.

En annan fråga är i vad mån en för konferensen förpliktande dom kan verkställas mot en medlem. Jag återkommer i det följande till den frågan. Det bör emellertid i sammanhanget framhållas att koden inte ställer något krav på att Sverige skall erkänna och verkställa utländska domar i tvister som avses i koden. Däremot måste Sverige vid en anslutning erkänna och verkställa avgöranden (rekommendationer) efter det i koden angivna förlikningsförfarandet.

Vidare medför en strikt tolkning av kodens krav beträffande delgivning endast att om delgivning skett med en konferensmedlem av stämning mot konferensen delgivning skall anses ha skett med konferensen och med andra medlemmar av konferensen än den som mottagit delgivningen. Förpliktelsen att låta en delgivning med en konferensmedlem få sådan verkan medför inte heller att annan än konferensen blir part i tvisten.

För att uppfylla kodens krav att resultatet av internationell förlikning – rekommendation – skall erkännas och verkställas som lagakraftvunnen dom behövs lagstiftning. En fråga i det sammanhanget är om en rekommendation som är förpliktande mot en konferens bör kunna verkställas mot en medlem med egendom i Sverige. Här är dock att märka att även enskild konferensmedlem kan vara part i internationell förlikning och att en rekommendation alltså även kan vara förpliktande för enskilt linjerederi med egendom i Sverige. Koden stadgar dock att sådan rekommendation

som avses vid kravet på erkännande för att vara verkställbar måste ha godtagits av båda parter i förlikningsförfarandet.

Det är av stor vikt för de svenska linjerederier som ingår som medlemmar i konferenser hur verkställighetsfrågan löses i Sverige. Resultatet av den svenska lagstiftningen får inte bli att den som har ett krav mot en konferens har möjlighet att få en mot konferensen förpliktande dom verkställd i svensk medlems egendom i Sverige samtidigt som andra länders lagstiftning inte erbjuder motsvarande möjlighet i fråga om respektive lands konferensmedlemmar.

Enligt svenska exekutionsrättsliga principer kan verkställighet som regel inte äga rum hos annan än den som i exekutionstiteln anges som förpliktad. Ett undantag härifrån är bl. a. dom mot partrederi, som i rättspraxis ansetts kunna verkställas mot de enskilda partredarna. Förhållandet mellan en linjekonferens och dess medlemmar kan emellertid inte jämföras med förhållandet mellan ett partrederi och de olika partredarna. Någon motsvarighet till ansvarsbestämmelserna i 40 § sjölagen (1891:35 s. 1) föreslås således inte beträffande linjekonferenser. Vidare får en dom i ett mål vari huvudredaren varit svarande anses rikta sig mot samtliga partredare (jfr 42 § sjölagen). Inte heller på den punkten föreslås någon motsvarighet när det gäller konferenser, låt vara att en enskild medlem förutsätts kunna motta stämning på konferensens vägnar. Om inte annat sägs uttryckligen får alltså antas att en rekommendation (eller dom), varigenom en konferens förpliktats, inte kan verkställas hos det enskilda rederiet.

Jag är sålunda inte beredd att nu gå längre än vad som följer av en strikt tolkning av kodkravet, nämligen att verkställighet av en rekommendation skall ske på samma sätt som av en svensk lagakraftägande dom. Att den svenska tolkningen och tolkningen i andra länder som ansluter sig till koden kan komma att i viss mån skilja sig åt på denna punkt torde knappast medföra några större problem bl. a. med hänsyn till den allmänna förutsättningen för verkställighet, nämligen att båda parter i tvisten måste ha godkänt rekommendationen (art. 39).

7.7.2 Avlastarorganisationens behörighet att företräda avlastare

I kodens kapitel I anges vad som avses med avlastarorganisation vid tillämpningen av koden. Där anges att en avlastarorganisation är en sammanslutning eller motsvarande organisation som främjar, företräder och tillvaratar avlastares intressen. En sådan organisation skall på begäran av organisationen kunna godkännas såsom behörig företrädare av behörig myndighet. För Sveriges del bör enligt min uppfattning denna myndighet vara regeringen.

Behörighetsfrågan för avlastarorganisation synes främst aktualiseras i tre sammanhang, nämligen dels i relationer mellan konferenser och avlastare, dels i sådana tvistsituationer mellan konferenser och avlastare som

skall hanteras enligt kodens regler – främst förlikningsförfarandet (kodens kapitel VI) – och dels i tvister vid domstol.

När det gäller det sistnämnda fallet – tvist vid domstol – ålägger inte koden direkt konventionsstaterna att göra en avlastarorganisation behörig, även om koden förutsätter att tvister i saker som rör koden skall kunna lösas vid nationell domstol.

I fråga om reglerna i kapitel III om relationerna mellan konferenser och avlastare synes redan genom att koden görs till svensk lag genom den definition som jag nyss nämnde framgå att "the appropriate authority" – i Sverige regeringen – är skyldig att ge behörighet åt avlastarorganisation i Sverige. En sådan behörighetsförklaring torde vara tillräcklig när det gäller behovet av behörighet enligt kodens kapitel III.

För svenska förhållanden torde situationen vara sådan att Swedish Shippers' Council hos Sveriges Industriförbund f. n. får anses företräda i varje fall en majoritet av svenska avlastarintressen. I första hand bör det falla på organisationen själv och dess huvudmän att arrangera sina förhållanden så att man såväl formellt som praktiskt företräder så många som möjligt av de svenska avlastarna. Praktiskt sett torde det dock vara omöjligt att samtliga är representerade liksom det inte heller kan uteslutas att andra organisationer med samma syfte kommer till stånd också i Sverige. Det får ankomma på regeringen att avväga eventuella motstridiga intressen i samband med begärd behörighetsförklaring.

7.8 Nationellt linjerederi

Koden definierar nationellt linjerederi från en kodstat enligt följande. "Ett nationellt linjerederi i ett visst land är ett rederi som har sitt huvudkontor och faktiska ledning i det landet och som är erkänt som sådant av det landets behöriga myndighet eller enligt det landets lag." Koden föreskriver en rätt för nationellt linjerederi att ingå som medlem i konferens som betjänar det egna landets utrikeshandel. Kodens art. I stadgar följande. Varje nationellt linjerederi skall ha rätt att vara fullvärdig medlem av en konferens som betjänar dess lands utrikeshandel på villkor att det uppfyller angivna förutsättningar. Linjerederier som inte är nationella linjerederier för några konferenstransporter skall ha rätt att bli fullvärdiga medlemmar av en sådan konferens på villkor att de uppfyller vissa angivna förutsättningar och iakttar bestämmelser om lastuppdelning som anges beträffande linjerederier från tredjeland.

I Sverige gäller – liksom i flertalet andra OECD-länder – att det inte finns några principiella hinder mot att utländska intressen via bolagsbildning etablerar rederirörelse i Sverige. Ett sådant svenskt rederibolag, som helt eller delvis ägs av utländska intressen, skulle kunna vara svenskt nationellt linjerederi på samma sätt som ett svenskägt rederi, under förutsättning att svensk myndighet godkänner detta. Rederiet skulle därmed

automatiskt ha tillgång till medlemskap i konferens som betjänar svensk utrikeshandel och vars verksamhet regleras helt av koden. En konferens- trafik mellan länder som tillträtt koden och som dessutom är bundna av EG-förordningen eller har anpassat sin lagstiftning till den regleras dock på annat sätt. Status av nationellt linjerederi medför inte automatiskt att rederiet i fråga erhåller medlemskap i en konferens som upprätthåller trafik mellan EG-länder eller mellan OECD-länder och EG-länder. Beträffande sådan konferens skall medlemskapet avgöras av konferensmedlemmarna inbördes efter kommersiella överväganden. Uppkommer tvist skall denna lösas genom regeringsöverläggningar.

Med den lagstiftningsteknik som jag har förordat kommer innehållet i koden att gälla direkt som svensk lag. De avvikelser härifrån som härrör ur Sveriges anpassning till innehållet i EG-förordningen bör ingå i förslaget till den särskilda svenska lagstiftningen.

7.9 Preskription

Den i avsnitt 7.4.2 föreslagna sanktionen vid brott mot koden, som innebär att ett avtal är ogiltigt, kan leda till krav på ersättning eller skadestånd. Kravet kan då riktas mot ett enskilt linjerederi, som har tillämpat det ogiltiga avtalet. Detsamma gäller om man inför regler som innebär att äldre tariffer alljämt skall tillämpas vid underlåtenhet att iakttä koden föreskrifter i samband med frakthöjningar. Ett enskilt linjerederi kan i detta fall tvingas att betala tillbaka vad som har tagits ut för mycket enligt de nya tarifferna.

Sätts inte någon tidsgräns för möjligheterna att framställa ersättningskrav kan den situationen uppkomma att det under lång tid råder osäkerhet om de rättsliga och kommersiella relationerna mellan parterna. Det kan lägga hämsko på linjekonferensernas verksamhet över huvud taget. Det är därför önskvärt att tvister om sådan ersättning avvecklas inom en rimlig tid.

Koden innehåller inte några regler som begränsar möjligheterna att ställa krav på ersättning i de nu aktuella fallen. Frågan har emellertid diskuterats vid de tidigare angivna diskussionerna mellan företrädare för de västeuropeiska länderna. Någon överenskommelse om särskilda preskriptionsregler har dock inte träffats. Man var emellertid överens om att det finns behov av sådana.

Enligt huvudregeln om preskription i den svenska preskriptionslagen (1981: 130) är preskriptionstiden för fordringar tio år från fordringens tillkomst. Detta gäller även skadeståndsfordringar. Preskriptionstiden för konsumentfordringar är dock tre år. Särskilda regler om fordringspreskription finns även i åtskilliga andra författningar. Dessa avviker i flera hänseenden från bestämmelserna i preskriptionslagen både när det gäller preskriptionstidens längd och utgångspunkten för preskriptionstiden. Sålunda

är vi för svensk rätts vidkommande inte främmande för betydligt kortare preskriptionstider. Det föreskrivs t. ex. en ettårig tidsfrist i 54 § köplagen (1905: 38 s. 1) och likaledes ettårig reklamationsfrist i 11 § konsumentköplagen (1973: 877). Sjölagen (1891: 35 s. 1) innehåller ett flertal bestämmelser om preskription där preskriptionstiden för vissa fordringar är ett år och för andra två år (se 347 §). Det finns fler exempel på korta preskriptionstider.

Frågan hur lång preskriptionstiden vid ersättningskrav som grundar sig på koden skall vara borde självfallet helst avgöras gemensamt för samtliga kodanslutna stater. Skilda regler kan leda till orättvisa resultat. Tiden bör av hänsyn till de enskilda medlemmarna i en konferens, mot vilka de aktuella ersättningskraven reses, göras så kort som möjligt. Medlemskapet i en konferens kan växla och det måste anses rimligt att de rättsliga och kommersiella relationerna som har sin grund i ett tidigare konferensavtal avvecklas inom en relativt kort tid. Härtill kommer att en skyldighet att återbetala t. ex. fraktagifter som har uppburits under en längre tid kan få katastrofala följder för ett enskilt rederis fortsatta verksamhet. I de diskussioner om koden som förekommit mellan ett flertal västeuropeiska stater har riktmärket för övrigt varit en preskriptionstid om två år från fordringens uppkomst eller sex månader efter det att internationell förlikning avslutades. De av dessa stater som redan nu slutligt utformat sin nationella lagstiftning har också valt dessa preskriptionstider.

Det kan inte vara förenat med några mera påtagliga olägenheter för den som vill kräva ersättning med anledning av brott mot koden att det skall göras relativt snart. I detta sammanhang kan det nämnas att de tidsfrister som koden anger i art. 24 i fråga om rätten att begära internationell förlikning är mycket korta – i vissa fall rör det sig endast om dagar. En preskriptionstid om två år torde inte kunna anses för kort. Jag förordar därför att preskriptionstiden för sådana ersättningskrav bestäms till två år.

8 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser.

Förslaget bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

9 Specialmotivering

1 §

Som jag har framhållit i den allmänna motiveringen under 7.3 är konventionen – och därmed lagen – tillämplig på handeln mellan de fördragsslu-

tande staterna. Lagen och konventionen innefattar, som anges av rubriken, en uppförandekod för linjekonferenser. Emellertid innehåller konventionen även föreskrifter som rör enskilda medlemmar i en linjekonferens och i visst fall även förpliktelse för linjekonferensens kommersiella motpart, avlastare eller organisation av avlastare. Även avlastare eller organisation av avlastare kan nämligen enligt art. 43 i konventionen bli skyldig att erlagga kostnad för internationell förlikning enligt kapitel VI B i konventionen. Vidare ger art. 18 ett linjerederi som inte är medlem i en konferens – outsider – rätt att hindra konferensmedlem att använda s. k. fighting ships.

2 §

Beträffande metoden att införliva konventionen och innehållet i EG-förordningen med svensk rätt får jag hänvisa till vad jag anfört i den allmänna motiveringen under 7.2. Jag vill dock framhålla att konventionens kapitel VII, som innehåller avslutande bestämmelser, inte har någon direkt återverkan på enskildas rättsförhållanden. Detta medför att bl. a. art. 51 med bestämmelser om ändringar i konventionen inte omfattas av lagen. Ändras konventionen på sätt som anges i nämnda artikel kommer ändringen i förekommande fall att föreläggas riksdagen genom förslag till ändring i lagen.

Enligt konventionen faller åtskilliga funktioner på myndighet. Vissa uppgifter – tvister enligt 8 § samt erkännande och verkställighet av rekommendation efter förlikningsförfarande enligt 12 § – ankommer enligt lagen på domstol medan övriga myndighetsfunktioner enligt andra stycket faller på regeringen.

3 §

Denna paragraf syftar till att göra det möjligt att reagera mot andra konventionsstater som inte uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser enligt konventionen. Grunden är att Sverige – liksom andra fördragsslutande stater i samma situation – bör ha samma rättigheter enligt konventionen som vi tillförsäkrar andra stater genom anslutningen till konventionen. Detta kan t. ex. gälla om ett konventionsland som inte tillhör OECD inte medger tredjelandssseglation i sin konventionsbundna handel. I sådant fall skall rederi hemmahörande i landet i fråga t. ex. inte ha rätt att delta som tredjelandssseglare i svensk konventionsbunden handel.

4 §

Paragrafen motsvarar det för svensk del relevanta innehållet i art. 2 i EG-förordningen. I övrigt får jag hänvisa till den allmänna motiveringen under 7.8.

5 §

Paragrafen motsvarar de delar av art. 4 i EG-förordningen som anger vilka delar av konventionen som inte skall gälla i handeln mellan EG-medlemmar inbördes samt mellan EG-medlemmar och övriga OECD-stater, under förutsättning av ömsesidighet. Genom paragrafen kommer konventionens lastuppdelning inte att bli tillämplig i de relationer som anges i paragrafen. Detsamma gäller tvistlösningsförfarandet enligt konventionen. Paragrafens andra stycke återger EG-förordningens art. 4:3 vari sägs att undantaget beträffande tillämpningen av konventionens lastuppdelningsregler för handeln mellan OECD-länder inte skall påverka möjligheterna för rederier från utvecklingsländer att konkurrera som tredjelandsseglare i enlighet med konventionens art. 2. I övrigt får jag hänvisa till den allmänna motiveringen under 7.1 och 7.3 samt redogörelsen för konventionen och EG-förordningen under 6.

6 §

Paragrafens första och andra stycken innehåller de centrala bestämmelserna om omfördelning av laster mellan OECD-stater i EG-förordningens art. 3 och art. 4:1. Syftet med omfördelningen är, som jag nämnt i den allmänna motiveringen under 7.3, att tillgodose intresset av konkurrens på lika villkor mellan de stater som tillhör OECD.

Paragrafens tredje stycke motsvarar innehållet i det tvistlösningsförfarande som anbefalls i art. 3:3 i EG-förordningen och som utvecklas i det annex II som är fogat till EG-förordningen.

Paragrafens femte stycke motsvarar stadgandet om reciprocitet i art. 4:1 i EG-förordningen. Stadgandet bör förstås så att om en OECD-stat – oavsett konventionsanslutning – inte medger övriga OECD-stater tillgång till lastvolym enligt de principer som gäller för omfördelningen enligt EG-förordningen, så skall rederier från förstnämnda stat inte kunna göra gällande rätt till deltagande i omfördelning enligt 6 § i den svenska konventionsbundna handeln.

7 §

Första stycket hänför sig till art. 22 i konventionen och tredje stycket till art. 14 och art. 16 i konventionen. Vad gäller ogiltighetspåföljden får jag hänvisa till den allmänna motiveringen under 7.4.2.

8 §

Beträffande 8 § vill jag hänvisa till vad som anförts i den allmänna motiveringen under 7.6 och i frågan om preskription i paragrafens tredje stycke till avsnitt 7.9 i den allmänna motiveringen.

9 §

Paragrafen tillgodoser kravet i art. 26 i konventionen angående behörighet för linjekonferenser och avlastarorganisationer.

10 §

Paragrafen tillgodoser kravet i art. 25:3 i konventionen att nationellt tvisteförfarande skall avbrytas om förlikningsförhandlingar enligt konventionens bestämmelser pågår eller påkallas.

11 §

Beträffande frågan om vilken domstol som bör handlägga mål enligt lagen får jag hänvisa till den allmänna motiveringen under 7.5.

12 §

Paragrafen tillgodoser kravet i art. 39 i konventionen att fördragsslutande stat skall erkänna och verkställa en rekommendation under de förutsättningar som anges i artikeln. I övrigt vill jag hänvisa till vad som sagts i den allmänna motiveringen under 7.7.

13 §

Frågan om hur erkännande och verkställighet skall handläggas har i förslaget lösts efter mönster från lagen (1929: 147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar.

Ikraftträdandebestämmelser

Lagen bör träda i kraft den dag då konventionen träder i kraft för Sveriges del. Regeringen bör därför bemyndigas att bestämma när lagen skall träda i kraft.

10 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över lagförslaget.

11 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

I

*(Acts whose publication is obligatory)***Council Regulation (EEC) No 954/79
of 15 May 1979****concerning the ratification by Member States of, or their accession to, the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences**

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES.

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 84 (2) thereof.

Having regard to the draft Regulation submitted by the Commission.

Having regard to the opinion of the European Parliament⁽¹⁾.

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee⁽²⁾.

Whereas a Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences has been drawn up by a Conference convened under the auspices of the United Nations Conference on Trade and Development and is open for ratification or accession;

Whereas the questions covered by the Code of Conduct are of importance not only to the Member States but also to the Community, in particular from the shipping and trading viewpoints, and it is therefore important that a common position should be adopted in relation to this Code;

Whereas this common position should respect the principles and objectives of the Treaty and make a major contribution to meeting the aspirations of developing countries in the field of shipping while at the same time pursuing the objective of the continuing application in this field of the commercial principles applied by shipping lines of the OECD countries and in trades between these countries;

⁽¹⁾ OJ No C 131, 5. 6. 1978, p. 34.

⁽²⁾ OJ No C 269, 13. 11. 1978, p. 46.

I

*(Dokument vilkas publicering är obligatorisk)***Rådets förordning (EG) nr 954/79 av den
15 maj 1979****angående medlemsstaternas ratifikation av eller anslutning till Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RAD.

som beaktar det Fördrag som etablerar den Europeiska ekonomiska gemenskapen, i synnerhet dess artikel 84, (2).

som beaktar det utkast till förordning som framlagts av Kommissionen.

som beaktar Europaparlamentets uppfattning¹.

som beaktar den Ekonomiska och sociala kommitténs uppfattning².

alldenstund en konvention om en uppförandekod för linjekonferenser har utarbetats av en konferens som sammanträtt under beskydd av Förenta nationernas konferens för handel och utveckling och som är öppen för ratifikation eller anslutning;

alldenstund de frågor som behandlas i uppförandekoden är av betydelse inte bara för medlemsstaterna utan också för Gemenskapen – särskilt från sjöfarts- och handelssynpunkt – och det därför är viktigt att en gemensam ståndpunkt etableras i förhållande till denna kod;

alldenstund denna gemensamma ståndpunkt måste beakta Fördragets principer och syften och påtagligt medverka till att möta u-ländernas strävanden inom sjöfarten samtidigt som den lever upp till syftet med en fortsatt tillämpning på detta område av de kommersiella principer som tillämpas av OECD-ländernas linjerederier och i handel mellan dessa länder;

¹ OJ No C 131, 5. 6. 1978, p. 34.

² OJ No C 269, 13. 11. 1978, p. 46.

Whereas to secure observance of these principles and objectives, since the Code of Conduct contains no provision allowing the accession of the Community as such, it is important that Member States ratify or accede to the Code of Conduct subject to certain arrangements provided for in this Regulation:

Whereas the stabilizing role of conferences in ensuring reliable services to shippers is recognized, but it is nevertheless necessary to avoid possible breaches by conferences of the rules of competition laid down in the Treaty; whereas the Commission will accordingly forward to the Council a proposal for a Regulation concerning the application of those rules to sea transport,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

1. When ratifying the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, or when acceding thereto, Member States shall inform the Secretary-General of the United Nations in writing that such ratification or accession has taken place in accordance with this Regulation.

2. The instrument of ratification or accession shall be accompanied by the reservations set out in Annex I.

Article 2

1. In the case of an existing conference, each group of shipping lines of the same nationality which are members thereof shall determine by commercial negotiations with another shipping line of that nationality whether the latter may participate as a national shipping line in the said conference.

If a new conference is created, the shipping lines of the same nationality shall determine by commercial negotiations which of them may participate as a national shipping line in the future conference.

2. Where the negotiations referred to in paragraph 1 fail to result in agreement, each Member State may, at the request of one of the lines concerned and after hearing all of them, take the necessary steps to settle the dispute.

3. Each Member State shall ensure that all

alldenstund det, för att säkerställa beaktande av dessa principer och syften, är viktigt att medlemsstaterna – då koden inte innehåller någon bestämmelse som medger anslutning av Gemenskapen som sådan – ratificerar eller ansluter sig till uppförandekoden med förbehåll för vissa arrangemang som föreskrivs i denna förordning:

alldenstund konferensernas stabiliserande roll när det gäller att säkerställa pålitliga transporttjänster för avlastare erkänns, men det icke desto mindre är nödvändigt att undvika möjliga brott av konferenser mot de konkurrensregler som fastställts i Fördraget; all-denstund Kommissionen därför kommer att överlämna till Rådet ett förslag till förordning rörande tillämpningen av dessa regler på sjötransport,

HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING:

Artikel 1

1. När medlemsstaterna ratificerar eller ansluter sig till Förenta nationernas uppförandekod för linjekonferenser, skall de skriftligen underrätta Förenta nationernas generalsekreterare om att sådan ratifikation eller anslutning har ägt rum i enlighet med denna förordning.

2. Ratifikations- eller anslutningsinstrumentet skall åtföljas av de reservationer som återges i bilaga I.

Artikel 2

1. När det gäller en befintlig konferens, skall varje grupp av linjerederier av samma nationalitet, som är medlemmar, bestämma genom kommersiella förhandlingar med ett annat linjerederi av denna nationalitet, om det senare får delta som nationellt linjerederi i den aktuella konferensen.

Om en ny konferens etableras, skall linjerederierna av samma nationalitet genom kommersiella förhandlingar bestämma vilket eller vilka av dem som får delta som nationellt linjerederi i den framtida konferensen.

2. Om förhandlingarna, enligt punkt 1, inte leder till enighet, kan varje medlemsstat, på begäran av ett av de berörda linjerederierna och efter hörande av dem alla, vidta nödvändiga åtgärder för att avgöra tvisten.

3. Varje medlemsstat skall säkerställa att

vessel-operating shipping lines established on its territory under the Treaty establishing the European Economic Community are treated in the same way as lines which have their management head office on its territory and the effective control of which is exercised there.

Article 3

1. Where a liner conference operates a pool or a berthing, sailing and/or any other form of cargo allocation agreement in accordance with Article 2 of the Code of Conduct, the volume of cargo to which the group of national shipping lines of each Member State participating in that trade or the shipping lines of the Member States participating in that trade as third-country shipping lines are entitled under the Code shall be redistributed, unless a decision is taken to the contrary by all the lines which are members of the Conference and parties to the present redistribution rules. This redistribution of cargo shares shall be carried out on the basis of a unanimous decision by those shipping lines which are members of the conference and participate in the redistribution, with a view to all these lines carrying a fair share of the conference trade.

2. The share finally allocated to each participant shall be determined by the application of commercial principles, taking account in particular of:

(a) the volume of cargo carried by the conference and generated by the Member States whose trade is served by it;

(b) past performance of the shipping lines in the trade covered by the pool;

(c) the volume of cargo carried by the conference and shipped through the ports of the Member States;

(d) the needs of the shippers whose cargoes are carried by the conference.

3. If no agreement is reached on the redistribution of cargoes referred to in paragraph 1, the matter shall, at the request of one of the parties, be referred to conciliation in accordance with the procedure set out in Annex II. Any dispute not settled by the conciliation procedure may, with the agreement of the parties, be referred to arbitration. In that event, the award of the arbitrator shall be binding.

alla linjerederier, som är etablerade på dess territorium i enlighet med Fördraget som etablerar den Europeiska ekonomiska gemenskapen, behandlas på samma sätt som linjerederier som har sitt huvudkontor på dess territorium och vilkas faktiska ledning utövas där.

Artikel 3

1. När en linjekonferens driver en pool eller har ett avtal om anlop, avgång och/eller någon annan form av lasttilldelning i enlighet med artikel 2 i uppförandekoden, skall den lastvolym omfördelas som varje medlemsstats grupp av nationella linjerederier som deltar i den trafiken eller de linjerederier i medlemsstater som deltar som tredje-lands linjerederier i den trafiken är berättigade till enligt koden, om inte ett beslut om motsatsen tas av alla de linjerederier som är medlemmar av konferensen och omfattas av dessa omfördelningsregler. Denna omfördelning av lastandelar skall göras på grundval av ett enhälligt beslut av de linjerederier som är medlemmar av konferensen och som deltar i omfördelningen, i avsikt att alla dessa linjerederier transporterar en rättvis andel av konferenstrafiken.

2. Den andel som slutligen tilldelas varje deltagare skall bestämmas genom tillämpning av kommersiella principer, under särskilt hänsynstagande till:

a) den lastvolym som transporteras av konferensen och som härrör från de medlemsstater vilkas handel betjänas av den;

b) linjerederiernas tidigare prestationer i den trafik som omfattas av poolen;

c) den lastvolym som transporteras av konferensen och som skeppas över medlemsstaternas hamnar;

d) de avlastares behov, vilkas laster transporteras av konferensen.

3. Om ingen enighet uppnås om den lastomfördelning som avses i punkt 1, skall frågan, på begäran av en av parterna, hänskjutas till förlikning i enlighet med det i bilaga II fastställda förfarandet. Varje tvist som inte biläggs genom förlikningsförfarande kan, med parternas samtycke, hänskjutas till skiljedom. I sådant fall skall skiljedomarens dom vara bindande.

4. At intervals to be laid down in advance, shares allocated in accordance with paragraphs 1, 2 and 3 shall be regularly reviewed, taking into account the criteria set out in paragraph 2 and in particular from the viewpoint of providing adequate and efficient services to shippers.

Article 4

1. In a conference trade between a Member State of the Community and a State which is a party to the Code of Conduct and not an OECD country, a shipping line of another Member State of the OECD wishing to participate in the redistribution provided for in Article 3 of this Regulation may do so subject to reciprocity defined at governmental or ship-owners' level.

2. Without prejudice to paragraph 3 of this Article, Article 2 of the Code of Conduct shall not be applied in conference trades between Member States or, on a reciprocal basis, between such States and the other OECD countries which are parties to the Code.

3. Paragraph 2 of this Article shall not affect the opportunities for participation as third country shipping lines in such trades, in accordance with the principles reflected in Article 2 of the Code of Conduct, of the shipping lines of a developing country which are recognized as national shipping lines under the Code and which are:

- (a) already members of a conference serving these trades; or
- (b) admitted to such a conference under Article 1 (3) of the Code.

4. Articles 3 and 14 (9) of the Code of Conduct shall not be applied in conference trades between Member States or, on a reciprocal basis, between such States and other OECD countries which are parties to the code.

5. In conference trades between Member States and between these States and other OECD countries which are parties to the Code of Conduct, the shippers and ship-owners of Member States shall not insist on applying the procedures for settling disputes provided for in Chapter VI of the Code in their mutual relationships or, on a reciprocal basis, in relation to shippers and ship-owners of other OECD countries where other procedures for settling disputes have been agreed

4. De andelar, som tilldelats i enlighet med punkt 1, 2 och 3, skall regelbundet, efter i förväg bestämda intervall, omprövas med hänsyn till de kriterier som anges i punkt 2 och i synnerhet med hänsyn till avsikten att tillhandahålla avlastarna lämpliga och effektiva transporttjänster.

Artikel 4

1. I konferenstrafik mellan en medlemsstat i EG och en stat som är ansluten till uppförandekoden och inte ett OECD-land, kan ett linjerederi från en annan OECD-medlemsstat som önskar delta i den omfördelning som föreskrivs i artikel 3 i denna förordning göra så under förutsättning av ömsesidighet som den preciserats på regerings- eller redarenivå.

2. Utan hinder av punkt 3 i denna artikel, skall uppförandekodens artikel 2 inte tillämpas på konferenstrafik mellan medlemsstater eller, på grundval av ömsesidighet, mellan sådana stater och de andra OECD-länder som är anslutna till koden.

3. Punkt 2 i denna artikel skall inte påverka möjligheterna för linjerederier i ett u-land att delta som tredje-lands-linjerederier i sådan trafik, i enlighet med de principer som återspelas i artikel 2 i uppförandekoden, om de är erkända som nationella linjerederier enligt koden och som:

- a) redan är medlemmar av en konferens som betjänar denna trafik; eller
- b) är beviljade inträde i en sådan konferens enligt kodens artikel 1, punkt 3.

4. Artiklarna 3 och 14, punkt 9 i uppförandekoden skall inte tillämpas på konferenstrafik mellan medlemsstater eller, på grundval av ömsesidighet, mellan sådana stater och andra OECD-länder vilka är anslutna till koden.

5. I konferenstrafik mellan medlemsstater och mellan dessa stater och andra OECD-länder, som har tillträtt uppförandekoden, skall avlastarna och redarna från medlemsländerna inte kräva tillämpning av de förfaranden för biläggande av tvister som ges i kapitel VI i koden i förhållande dem emellan och ej heller, på grundval av ömsesidighet, i förhållande till avlastare och redare från andra OECD-länder, om andra förfaranden för biläggande av tvister har överenskommit

between them. They shall in particular take full advantage of the possibilities provided by Article 25 (1) and (2) of the Code for resolving disputes by means of procedures other than those laid down in Chapter VI of the Code.

Article 5

For the adoption of decisions relating to matters defined in the conference agreement concerning the trade of a Member State, other than those referred to in Article 3 of this Regulation, the national shipping lines of such State shall consult all the other Community lines which are members of the conference before giving or withholding their assent.

Article 6

Member States shall, in due course and after consulting the Commission, adopt the laws, regulations or administrative provisions necessary for the implementation of this Regulation.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 15 May 1979.

For the Council
The President

R. Boulin

mellan dem. De skall särskilt fullt ut utnyttja de i kodens artikel 25, punkt 1 och 2, erbjudda möjligheterna att bilägga tvister medelst annat förfarande än det som föreskrivs i kodens kapitel VI.

Artikel 5

För deltagande i beslut i frågor som anges i konferensavtalet angående en medlemsstats handel – dock ej de frågor som avses i artikel 3 i denna förordning – skall de nationella linjerederierna i en sådan stat rådfråga alla de andra linjerederierna från EG som är medlemmar av konferensen innan de ger eller vägrar ge sitt bifall.

Artikel 6

Medlemsstater skall, i vederbörlig ordning och efter att ha rådfrågat Kommissionen, anta de lagar, föreskrifter eller administrativa bestämmelser som erfordras för tillämpningen av denna förordning.

Denna förordning skall vara bindande i sin helhet och omedelbart tillämplig i alla medlemsstater.

Som skedde i Bryssel den 15 maj 1979.

För radet
Ordföranden

R. Boulin

Annex I

Reservations

When ratifying the Convention or when acceding thereto, Member States shall enter the following three reservations and interpretative reservation:

1. For the purposes of the Code of Conduct, the term 'national shipping line' may, in the case of a Member State of the Community, include any vessel-operating shipping line established on the territory of such Member State in accordance with the EEC Treaty.

2. (a) Without prejudice to paragraph (b) of this reservation, Article 2 of the Code of Conduct shall not be applied in conference trades between the Member States of the Community or, on a reciprocal basis, between such States and the other OECD countries which are parties to the Code.

(b) Point (a) shall not affect the opportunities for participation as third country shipping lines in such trades, in accordance with the principles reflected in Article 2 of the Code, of the shipping lines of a developing country which are recognized as national shipping lines under the Code and which are:

(i) already members of a conference serving these trades; or

(ii) admitted to such a conference under Article 1 (3) of the Code.

3. Articles 3 and 14 (9) of the Code of Conduct shall not be applied in conference trades between the Member States of the Community or, on a reciprocal basis, between such States and the other OECD countries which are parties to the Code.

4. In trades to which Article 3 of the Code of Conduct applies, the last sentence of that Article is interpreted as meaning that:

(a) the two groups of national shipping lines will coordinate their positions before voting on matters concerning the trade between their two countries;

(b) this sentence applies solely to matters which the conference agreement identifies as requiring the assent of both groups of national shipping lines concerned, and not to all matters covered by the conference agreement.

Bilaga I

Reservationen

När medlemsstaterna ratificerar eller ansluter sig till konventionen, skall de anföra följande tre reservationer och följande tolkningsreservation:

1. Vad avser uppförandekoden kan termen "nationellt linjerederi" när det gäller en medlemsstat i EG omfatta varje linjerederi som är etablerat på en sådan medlemsstats territorium i enlighet med Fördraget om EG.

2. a) Utan hinder av punkt b) i denna reservation, skall kodens artikel 2 inte tillämpas på konferenstrafik mellan medlemsstater i EG eller, på grundval av ömsesidighet, mellan sådana stater och de andra OECD-länder som är anslutna till koden.

b) Punkt a) skall inte påverka möjligheterna för linjerederier från ett u-land att delta som tredje-lands linjerederier i sådan trafik, i enlighet med de principer som återspeglas i artikel 2 i koden, om de är erkända som nationella linjerederier enligt koden och:

(i) redan är medlemmar av en konferens som trafikerar dessa trader; eller

(ii) är beviljade inträde i en sådan konferens enligt kodens artikel 1, punkt 3.

3. Artiklarna 3 och 14, punkt 9, i uppförandekoden skall inte tillämpas på konferenstrafik mellan medlemsstater i EG eller, på grundval av ömsesidighet, mellan sådana stater och de andra OECD-länder vilka är anslutna till koden.

4. För trafik där artikel 3 i uppförandekoden är tillämplig tolkas den sista meningen i den artikeln som följer:

a) de två grupperna av nationella linjerederier kommer att samordna sina ståndpunkter innan de röstar i frågor som berör trafiken mellan deras två länder;

b) denna mening gäller endast frågor vilka i konferensavtalet anges såsom fördrande bifall av båda de berörda grupperna av nationella linjerederier, och inte alla frågor som omfattas av konferensavtalet.

Annex II

Conciliation referred to in article 3 (3)

The parties to the dispute shall designate one or more conciliators.

Should they fail to agree on the matter, each of the parties to the dispute shall designate a conciliator and the conciliators thus designated shall co-opt another conciliator to act as chairman. Should a party fail to designate a conciliator or the conciliators designated by the parties fail to reach agreement on the chairman, the President of the International Chamber of Commerce shall, at the request of one of the parties, make the necessary designations.

The conciliators shall make every endeavour to settle the dispute. They shall decide on the procedure to be followed. Their fees shall be paid by the parties to the dispute.

Bilaga II

Förlikning som avses i artikel 3, punkt 3

Parterna i tvisten skall utse en eller flera förlikningsmän.

Skulle de inte lyckas komma överens i denna sak, skall var och en av parterna i tvisten utse en förlikningsman och de sålunda utsedda förlikningsmännen skall tillsammans välja en annan förlikningsman som skall fungera som ordförande. Skulle en part underlåta att utse en förlikningsman eller de av parterna utsedda förlikningsmännen inte kunna komma överens om ordföranden, skall presidenten i Internationella handelskammaren, på begäran av en av parterna, göra de erforderliga utnämningarna.

Förlikningsmännen skall göra sitt yttersta för att bilägga tvisten. De skall besluta om den procedur som skall följas. Deras arvode betalas av parterna i tvisten.

Bilaga 2

*Det remitterade förslaget***Förslag till****Lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser****Allmänt**

1 § Denna lag skall tillämpas på den linjesjöfart som bedrivs av linjekonferenser i handeln mellan de stater som har anslutits till den i Genève den 6 april 1974 avslutade konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser.

2 § Kap. I–VI av konventionen skall i sin engelska text gälla som svensk lag. Konventionens engelska text jämte en svensk översättning är intagen i bilaga till denna lag¹.

Regeringen fullgör de uppgifter som enligt konventionen ankommer på svensk myndighet, om inte annat föreskrivs i denna lag.

Vid tillämpningen av konventionen skall iakttas vad som föreskrivs i det följande.

Ömsesidighet

3 § Den som hör hemma i annan stat som har anslutit sig till konventionen kan inte åberopa rättigheter enligt denna lag, om inte staten i fråga ger motsvarande rättigheter till den som hör hemma i stat som är medlem i Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD-stat).

Nationellt linjerederi m. m.

4 § Frågan om ett linjerederi i Sverige skall få delta som svenskt nationellt linjerederi i en konferens avgörs genom förhandlingar mellan de svenska medlemmarna i konferensen eller, i fråga om en ny konferens, de svenska rederier som avser att ingå i konferensen. Uppnås inte enighet, kan regeringen på begäran av ett av de berörda rederierna utse det rederi eller de rederier som skall få delta i konferensen.

Regeringen beslutar om vilka organisationer av avlastare som kan åtnjuta rättigheter eller ha skyldigheter enligt konventionen.

Undantag från tillämpning av konventionens regler om lastuppdelning m. m.

5 § Reglerna i art. 2, 3, 14(9) och kap. VI i konventionen gäller inte i handeln mellan OECD-stater. Dessa regler skall dock helt eller delvis tillämpas i handeln mellan Sverige och annan OECD-stat, om staten i fråga gör motsvarande regler tillämpliga.

Bestämmelserna i första stycket skall dock inte påverka möjligheterna för linjerederi hemmahörande i utvecklingsland, som är anslutet till konventionen, att delta som rederi från tredje land i handel mellan Sverige och annan OECD-stat i enlighet med principerna i art. 2 i konventionen. Detta

¹ Bilagan här utesluten.

gäller under förutsättning att rederiet är erkänt som nationell linje och medlem i en konferens som betjänar handeln i fråga.

Om parterna i handeln mellan Sverige och andra OECD-stater har träffat särskilda avtal om förfarandet vid biläggande av tvister mellan linjerederierna inbördes eller mellan linjerederierna och avlastarna skall detta avtal gälla. Har sådant avtal inte träffats, skall reglerna i kap. VI i konventionen gälla utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket.

6 § När en linjekonferens tillämpar någon form av marknadsdelningsavtal i enlighet med art. 2 i konventionen, skall den transportandel som tillkommer ett linjerederi från en OECD-stat omfördelas mellan samtliga rederier från OECD-stater, om inte enighet råder om motsatsen. Beslut om omfördelning skall syfta till att ge samtliga sådana linjerederier en rättvis andel av konferensens trafik.

De transportandelar som efter omfördelning tilldelas ett linjerederi skall bestämmas med utgångspunkt i sedvanliga affärsmässiga principer och med särskild hänsyn till

a) den lastvolym som transporteras av konferensen och som härrör från de OECD-stater vilkas utrikeshandel den betjänar,

b) linjerederiernas tidigare deltagande i den linjefart som omfattas av marknadsdelningen,

c) den lastvolym som transporteras av konferensen och som skeppas över OECD-staters hamnar,

d) behoven hos de avlastare vars gods transporteras av konferensen.

Kan enhälligt beslut om omfördelningen av transportandelarna inte träffas, skall frågan på begäran av någon av parterna hänskjutas till förlikning enligt vad som sägs i detta stycke. Parterna skall utse en eller flera förlikningsmän. Kan parterna inte enas härom skall vardera av dem utse en förlikningsman och de sålunda utsedda förlikningsmännen tillsammans välja en tredje, som skall fungera som ordförande. Skulle någon part underlåta att utse förlikningsman eller kan de av parterna utsedda förlikningsmännen inte komma överens om ordförande, skall presidenten i Internationella handelskammaren, på begäran av någon av parterna, utse de förlikningsmän som behövs. Förlikningsmännen beslutar själva om det förfarande som skall följas. Deras arvode betalas av parterna. Tvist som inte bilägs genom förlikning kan hänskjutas till skiljedom, om parterna är eniga om detta.

Fördelningen av transportandelar skall regelbundet ses över vid i förväg bestämda tidpunkter. Vid översynen skall särskilt beaktas att avlastarna får tillgång till ändamålsenliga och effektiva transporter.

Reglerna om omfördelning gäller inte till förmån för linjerederi hemma-hörande i en OECD-stat som inte medger motsvarande omfördelning.

Ogiltighet

7 § Villkor i konferensavtal som inte uppfyller de krav som ställs i konventionen är ogiltigt i den del det strider mot konventionen. Detsamma gäller för avtal om marknadsdelning och lojalitetsöverenskommelser.

Villkor som avviker från konventionens regler om konferenstariffer i art. 13(1) är ogiltiga i den del de avviker.

Förekommer allmänna höjningar av frakterna eller införs tilläggsavgifter utan att det förfarande som har föreskrivits i konventionen har iakttagits, är höjningarna eller införandet av tilläggsavgifter helt eller delvis ogiltiga.

Jurisdiktion m. m.

1 § Tvist som gäller tillämpningen av bestämmelserna i konventionen eller som på annat sätt rör förhållanden som är reglerade i denna lag får väckas vid svensk domstol

- a) om den gäller en konferens som betjänar svensk utrikeshandel,
- b) om talan riktas mot någon som har hemvist här i riket,
- c) om talan riktas mot någon som på grund av avtal skall svara här,
- d) om talan riktas mot någon som med hänsyn till sakens anknytning till svenska förhållanden bör svara här.

Talan kan avvisas, om tvisten på grund av anknytning till en annan stat eller med hänsyn till omständigheterna inte är ägnad att avgöras här.

En fordran som härrör ur ett sådant rättsförhållande som är reglerat i konventionen är preskriberad, om talan inte har väckts inom två år efter det att fordringen uppkom eller sex månader efter det att internationell förlikning avslutades.

9 § En linjekonferens eller en organisation av avlastare kan vara part i sådana tvister som avses i 8 §.

Ett linjerederi som är medlem i en konferens och har säte här i riket är behörigt att ta emot delgivning för konferensen. Sådan delgivning skall då anses ha skett med varje enskild medlem av konferensen. Motsvarande gäller för en organisation av avlastare och för medlem i sådan organisation.

10 § Har talan väckts i fråga som enligt konventionen kan bli föremål för internationell förlikning, skall rätten på begäran av någon av parterna avvisa talan. Väckes talan efter det att begäran om internationell förlikning har framställts, skall rätten avvisa talan.

11 § Mål enligt 8 § prövas av den tingsrätt som är behörig enligt 336–337 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1). Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.

Verkställighet av rekommendation efter internationell förlikning

12 § En rekommendation som utfärdats med anledning av förlikningsförfarande enligt art. 39 i konventionen gäller här i riket mellan de parter som har godkänt rekommendationen. På ansökan av en sådan part får rekommendationen också verkställas här mot annan godkännande part.

En rekommendation skall dock inte erkännas och verkställas här, om det visas

1. att en part som godkänt rekommendationen inte var behörig därtill,
2. att rekommendationen tillkommit under inflytande av tvång eller svikligt förledande,
3. att valet av förlikningsman eller förfarandet inte gått till på det sätt som föreskrivs i konventionen eller
4. att rekommendationen är oförenlig med grunderna för rättsordningen här i riket.

Om någon omständighet som anges i andra stycket 1–4 endast berör en del av rekommendationen, skall denna erkännas och verkställas i återstående delar, om dessa kan särskiljas från rekommendationen i övrigt.

13 § Ansökan om verkställighet av en rekommendation görs hos Svea hovrätt. Rekommendationen skall ges in i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet. Om en handling i ärendet är avfattad på annat främmande språk än danska och norska, skall handlingen åtföljas av en översättning till svenska.

Motparten skall beredas tillfälle att yttra sig över ansökningen. Bifalls ansökningen, verkställs rekommendationen såsom lagakraftätagande dom, om något annat inte förordnas med anledning av talan mot hovrättens beslut.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1983-05-27

Närvarande: justitierådet Fredlund, regeringsrådet Brodén, justitierådet Palm.

Enligt lagrådet den 28 mars 1983 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 1983 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ingrid Forsström.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Allmänt

I det remitterade lagförslaget har regler från skilda håll sammanförts. Genom den föreslagna lagen görs sålunda huvuddelen av bestämmelserna i 1974 års FN-konvention om en uppförandekod för linjekonferenser till svensk lag. Vidare upptar den föreslagna lagen regler som hämtar sitt innehåll från en av EG:s råd år 1979 utfärdad förordning angående EG-staternas ratifikation eller anslutning till nämnda FN-konvention. De från EG-förordningen härrörande reglerna modifierar i skilda hänseenden bestämmelserna i konventionen. Dessutom innehåller lagförslaget vissa bestämmelser som ansetts behövliga för genomförandet av koden och förordningen.

När konventionen för nio år sedan lades fram inom FN var Sverige bland de länder som röstade emot att den skulle antas. Enligt vad som upplysts i remissen är avsikten numera att Sverige vid lämpligt tillfälle skall ansluta sig till konventionen. Det tillhör inte lagrådets uppgifter att ta ställning till frågan om Sverige bör ansluta sig till konventionen eller inte. Ett ställningstagande till den frågan kräver nämligen beaktande även av synpunkter som lagrådet inte har att företräda, t. ex. samhällsekonomiska och politiska överväganden. Konventionens rättstekniska beskaffenhet som lagrådet har att bedöma kan emellertid ingå som ett moment bland andra i bedömningen av anslutningsfrågan.

Konventionen måste – även med beaktande av att den är en internationell produkt tillkommen under hänsynstagande till många motstridiga intressen – anses vara en omständlig, svåröverskådlig, och i stor utsträckning oklar författningsmateria. Som belysande exempel kan nämnas det för konventionens syften centrala avsnittet i artikel 2, som i en svårtillgänglig

reglering söker bestämma, hur stora marknadsandelar som skall tillkomma olika i en konferens ingående linjerederier, utan att lämna något användbart besked om vad andelarna skall beräknas på (jfr Bernitz m. fl. "Sjöfart och konkurrensrätt" s. 39). Många av oklarheterna i konventionen beror på att olika bestämmelser är för allmänt hållna eller eljest har ett oprecist eller svärgripbart innehåll. Som exempel kan nämnas bestämmelserna i artikel 1 punkt 3 om rätt till medlemskap i en konferens, inte minst den i andra stycket upptagna regeln, samt föreskriften i artikel 3 att omröstningsreglerna i en konferens skall vara sådana att de inte hindrar en ordnad verksamhet i konferensen eller den handel den betjänar. Andra oklarheter kan sägas vara av strukturell natur. Konventionen innehåller sålunda en blandning av bestämmelser, som har karaktär av rättsligt oförbindande rekommendationer, och regler med rättslig effekt utan att i erforderlig utsträckning klargöra till vilken kategori en viss konkret föreskrift skall höra. I den mån det rör sig om rättsregler är det inte sällan tveksamt, om en viss regel skall vara dispositiv, dvs. gällande endast om något annat inte har avtalats, eller indispositiv, dvs. gällande trots att något annat avtalats. Reglerna om marknadsdelning förefaller t. ex. vid läsningen av artikel 2 att vara dispositiva men vid läsning av artikel 22 att vara indispositiva. De lösningar på rättsliga problem som valts i konventionen är emellanåt diskutabla, t. ex. försöken att behandla linjekonferens både som rättssubjekt (jfr artikel 26) och som organisation utan egen rättssubjektivitet (jfr definitionen på linjekonferens i kap. I). Med hänsyn till konventionens beskaffenhet och till att remissbehandling inte skett är det svårt att förutsäga vilka lösningar av olika sakfrågor som konventionsbestämmelserna kan leda till i praktisk tillämpning. Vad man däremot kan vara övertygad om är, att bestämmelserna kommer att vålla avsevärda tillämpningssvårigheter och skapa betydande osäkerhet på de områden av rättslivet som berörs av konventionen. Som helhetsomdöme kan sägas, att konventionen bedömd som rättsteknisk produkt framstår som föga agnad att läggas till grund för lagstiftning. I detta sammanhang kan tilläggas, att även EG-förordningen i sig utgör en komplicerad materia. Att med konventionen och EG-förordningen som huvudsakliga beståndsdelar åstadkomma ett funktionsdugligt regelsystem är utomordentligt svårt. Frågan är om det ens är möjligt.

Om Sverige ansluter sig till konventionen, måste denna i erforderliga delar införlivas med svensk rätt. Detta avses i det remitterade förslaget ske genom inkorporation i den formen att vissa kapitel i konventionen förklaras skola i sin engelska text gälla som svensk lag. När såsom i föreliggande fall en konvention saknar svensk autentisk text leder inkorporationsmetoden till att en svensk författning kommer att utfärdas enbart på frammande språk. Ett starkt allmänt intresse talar emot att i sådana fall använda inkorporationsmetoden. Såsom framhållits av utredningen om författningspublicering i dess betänkande om internationella överenskommelser och svensk rätt (SOU 1974: 100 s. 98) bör den viktiga grundsatsen att

svenska författningar skall utfärdas på svenska språket i princip följas också när det är fråga om konventionsbestämmelser som införlivas med svensk rätt. I det nu aktuella lagstiftningsärendet talar ytterligare ett vägande skäl emot en användning av inkorporationsmetoden. För att inte lagstiftningen skall bli alltför svårtillgänglig bör om möjligt varje från EG-förordningen hämtad bestämmelse placeras i anslutning till den konventionsbestämmelse som den modifierar, något som inkorporationsmetoden inte tillåter. Lagrådet bedömer det som en lagteknisk och för tillämpningen stor fördel, om i stället för 5 och 6 §§ i lagförslaget den text som anges där kan inarbetas på de ställen i lagen där den sakligt hör hemma. Även med beaktande av att det är fråga om lagstiftning som i första hand är av intresse för personer med vana att i sin yrkesutövning nyttja främmande språk vill lagrådet förorda, att någon typ av transformation kommer till användning i stället för inkorporation. Att välja den typ av transformation, som brukar kallas den traditionella och som går ut på att i grunden omarbета konventionsbestämmelser till en med svensk lagteknik och svenskt lagspråk överensstämmande författningstext, torde väsentligen på de skäl departementschefen anfört inte kunna ifrågakomma i förevarande fall. Den metod för införlivande som i nyssnämnda betänkande (s. 99f) kallats transformation genom översättning bör däremot kunna användas. Metoden kan sägas innebära att svensk översättning av konventionstexterna görs till svensk lag. Den hindrar inte, att uppenbart obehövliga konventionspartier utesluts eller att en försiktig omredigering av materialet sker, när det ökar läsbarheten. Inte heller hindrar metoden, att bestämmelser härrörande från EG-förordningen placeras i sitt sammanhang. I de danska författningarna om linjekonferenser har denna metod med framgång använts. Det måste emellertid betonas, att man varken med denna eller med någon annan införlivandemetod kan eliminera det stora flertalet av de oklarheter som förekommer i konventionen. Oavsett införlivandemetod behöver den översättning som bifogats remissen överses i vissa delar.

2 §

Lagrådet har i det allmänna avsnittet förordat, att transformation av visst slag användes i stället för inkorporation, när konventionen i erforderliga delar skall införlivas med svensk rätt. I anslutning till förevarande paragraf vill lagrådet tillägga följande.

I paragrafen föreskrivs, att vissa angivna delar av konventionen skall i sin engelska text gälla som svensk lag. Konventionen är avfattad på engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken. Alla fem texterna äger enligt artikel 54 lika vitsord. Den föreslagna bestämmelsen att endast en av de autentiska texterna skall gälla som svensk lag står inte väl samman med denna artikel. Även i övrigt kan lämpligheten av en sådan ordning ifrågasättas. Inkorporation i egentlig mening innebär att konventionsbestämmelser som skall tolkas med utgångspunkt i sina autentiska

texter görs till svensk författning. Det är väl känt, att konkreta tillämpningsfrågor ofta aktualiserar skillnader mellan de olika autentiska texterna i en konvention. Valet av en av de autentiska texterna till svensk lag kan innebära ett omedvetet ställningstagande i olika tolkningsfrågor. Ett mera korrekt förfarande synes vara att dels föreskriva, att vissa närmare angivna delar av konventionen skall gälla som svensk lag, dels i paragrafen hänvisa till den traktatsamling där konventionen i sin helhet är publicerad dels att som bilaga till lagen foga minst en autentisk text jämte översättning därav (jfr SOU 1974: 100 s. 106 f). I ett sådant förfaringssätt bör inkorporationen även omfatta en bestämmelse av det slag som finns i artikel 54.

Den i 2 § föreslagna inkorporationen omfattar också konventionsbestämmelser som riktar sig till de fördragsslutande staterna med åläggande att vidtaga åtgärder med avseende på deras nationella lagstiftning. Bestämmelser av denna typ kan under inga förhållanden inflyta i svensk lag. Till bestämmelser som på grund härav eller av liknande skäl måste utgå ur lagförslaget hör artikel 26 (eventuellt med undantag av punkt 2 vars funktion i denna artikel förefaller oklar), artikel 30 och artikel 39 samt artikel 46 jämte den närmast föregående rubriken.

Bestämmelsen i andra stycket bör enligt lagrådets uppfattning anknyta till uttrycket "behörig myndighet" sådant det definierats i koden och endast innehålla att regeringen fullgör de uppgifter som ankommer på sådan myndighet.

Lagförslagets senare paragrafer upptar i flera avseenden undantag från de lagbestämmelser som skall gälla genom införlivandet av koden. Detta bör uttryckas tydligare än genom den föreslagna bestämmelsen i tredje stycket av 2 §. Om lagtekniken i remissförslaget vidhålls bör stycket utgå och ersättas genom att till första stycket första meningen läggs orden "om inte annat framgår av det följande". Med den uppbyggnad av lagen som lagrådet förordar blir det däremot möjligt att i stället anknyta de olika undantagen direkt till de konventionsbestämmelser som berörs.

3 §

Konventionen utgör ett resultat av ett mellanstatligt samarbete för harmonisering av vissa näringsrättsliga normer på linjesjöfartens område. I och med att konventionens bestämmelser blir införlivade med svensk lag skall lagen iaktas av i första hand enskilda linjerederier som är verksamma i en linjekonferens. Lagen kan även komma att tillämpas av svensk domstol i fall av tvist som avses i 8 §.

I lagförslaget upptas i 3 § en regel om begränsad tillämpning av lagens bestämmelser i fall då en konventionsstat brister i ömsesidighet i något hänseende som föreskrivs i konventionen. Enligt den föreslagna regeln skall sålunda rättigheter enligt lagen inte kunna åberopas av den som hör hemma i en konventionsstat, om denna stat inte medger motsvarande rättigheter till den som hör hemma i en OECD-stat.

Det framgår av vad som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.1) att det föreslagna stadgandet är avsett att användas som ett motmedel i de situationer där en konventionsstat inte uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Frågan hur och av vem det skall fastställas att det i en viss situation föreligger ett konventionsstridigt handlande från en ansluten stats sida berörs dock inte i motiven. Enligt förslaget avfattning torde det komma att äligga berörda svenska domstolar när part yrkar det – och även injerederier i deras verksamhet – att göra en egen bedömning av frågan om ömsesidighet samt i vad mån en avvikelse från lagens bestämmelser bör ifrågakomma i händelse av bristande reciprocitet. Med hänsyn till arten av bedömningarna synes den föreslagna ordningen vara mindre ämplig. Om konventionsstridiga åtgärder skall kunna bemötas på ett effektivt sätt, bör dessutom inte motmedlen göras beroende av medverkan från enskild part. Förslaget får ses mot bakgrund av att det i vårt land inte torde vara konstitutionellt möjligt att lägga avgörandet på regeringen och inte heller, så som i Danmark, på ministernivå. Det bör enligt lagrådets mening ankomma på riksdagen att, när behov uppkommer, genom tillägg till eller ändring i lagen besluta i vilken omfattning avsteg skall göras från lagens bestämmelser i förhållande till viss angiven konventionsstat. Om lagrådets nu nämnda uppfattning godtas, bör den föreslagna regeln i 3 § utgå ur lagförslaget.

Om en bestämmelse av ifrågavarande slag likväl skall kvarstå i lagen bör dess utformning övervägas ytterligare. Det är t. ex. inte i alla lägen klart vad som skall förstås med det i paragrafen använda uttrycket "motsvarande rättigheter". Även andra rekvisit i bestämmelsen behöver omprövas. Bestämmelsen är enligt specialmotiveringen bl. a. avsedd att användas som motmedel mot konventionsansluten stat som söker hindra annan sådan stat att utnyttja sin fördragsenliga rätt att i sin konventionsbundna handel anlita rederi från tredje land (jfr art. 1 p. 1 och 3 och art. 2 p. 4). Denna fördragsenliga rätt gäller oberoende av om tredjelandsrederiet hör hemma i OECD-stat eller inte. Varför den föreslagna lagbestämmelsen det oaktat endast tar sikte på fall då ett tredjelandsrederi kommer från en OECD-stat framgår inte av remissen. I den mån lagbestämmelsen avser annat än rätten till tredjelandsseglation är den för vidsträckt, därför att fördragsslutande stat inte kan vara skyldig att låta OECD-stat som inte är konventionsansluten komma i åtnjutande av rättigheter enligt konventionen.

4 §

Denna paragraf innehåller enligt sin rubrik de bestämmelser som skall gälla om nationellt linjerederi. Huvudbestämmelserna härom återfinns emellertid i konventionens kap. I–II, vilka enligt 2 § i förslaget skall gälla som svensk lag.

Ett nationellt linjerederi i ett visst land är enligt definitionen i kap. I i

konventionen ett rederi som har sitt huvudkontor och sin faktiska ledning i det landet och som är erkänt såsom nationellt linjerederi av det landets behöriga myndighet eller det landets lag. Linjerederier som ägs och drivs av "a joint venture" med huvudintressenter från två eller flera länder och med huvudkontor och faktisk ledning i något av länderna kan enligt en specialbestämmelse i kap. I i konventionen av behörig myndighet erkännas som nationellt linjerederi i vart och ett av dessa länder. Huruvida sådant erkännande från behörig myndighets sida, som avses i de båda bestämmelserna om nationellt linjerederi i kap. I i konventionen, skall vara relaterat till viss linjekonferens eller ha karaktär av generell statusförklaring utan anknytning till någon bestämd linjekonferens är något oklart i konventionen, men man torde få utgå ifrån att det är sistnämnda alternativ som är det i första hand avsedda (jfr t. ex. art. 2 p. 7). Ett rederi, som uppfyller rekvisiten rörande huvudkontor och faktisk ledning och som fått föreskrivet erkännande såsom nationellt linjerederi, skulle sålunda – på villkor som anges i artikel 1 punkt 2 – äga rätt att bli medlem i varje konferens som betjänar landets handel med annan konventionsstat.

EG-staterna kommer beroende på Romfördragets etableringsregler att vid tillträde reservera sig mot konventionens bestämning av begreppet "nationellt linjerederi" (se art. 2 p. 3 i EG-förordningen och p. 1 i den till förordningen hörande reservationen). I en EG-stat kommer begreppet "nationellt linjerederi" i stället att betyda ett linjerederi som i Romfördragets mening är etablerat på den statens territorium. Ett till en EG-stat hörande rederi, som i nämnda mening är etablerat i ett flertal EG-stater, kan sålunda komma ifråga som nationellt linjerederi i varje sådan stat, oberoende av var rederiet har sitt huvudkontor eller sin faktiska ledning. Denna vidsträckta innebörd av begreppet "nationellt linjerederi" kan, vid tillämpning av bestämmelserna i konventionens artikel 1 om rätt för nationellt linjerederi i visst land att på angivna villkor bli medlem i linjekonferens som betjänar landets utrikeshandel, lätt leda till att nationella linjerederier för en EG-stat anhopas i de konferenser som transporterar den statens import- och exportvaror. Som antytts i remissen torde det vara för att motverka detta som bestämmelserna i artikel 2 punkterna 1 och 2 i EG-förordningen har kommit till. Dessa bestämmelser innebär i korthet följande. Linjerederier av samma nationalitet i en existerande konferens skall genom förhandlingar med annat rederi av samma nationalitet avgöra, om detta rederi skall få delta som nationellt rederi i konferensen. Besvaras denna fråga jakande av de förhandlande rederierna, torde det jämlikt artikel 1 i konventionen likväl ankomma på konferensen att pröva, om de kommersiella förutsättningarna för att det nya rederiet skall beviljas medlemskap i konferensen föreligger (jfr det förhållandet att EG-staterna enligt den till EG-förordningen hörande bilagan inte reserverar sig mot art. 1 i konventionen). Skulle de förhandlande rederierna inte uppnå enighet får

medlemsstaten i fråga vidta åtgärder för att avgöra tvisten. Ett liknande förfarande skall iakttas, när en ny konferens skall bildas.

Första stycket i 4 § i lagförslaget är avsett att vara en motsvarighet till de närmast av Romfördragets etableringsregler föranledda bestämmelserna i artikel 2 punkterna 1 och 2 i EG-förordningen. Lagförslaget innehåller i denna del, att frågan huruvida ett linjerederi i Sverige skall få delta som svenskt nationellt linjerederi i en konferens skall avgöras genom förhandlingar mellan de svenska medlemmarna i konferensen eller, i fråga om ny konferens, de svenska rederier som avser att ingå i konferensen samt att regeringen vid bristande enighet mellan de förhandlande kan utse det eller de rederier som skall få delta i konferensen.

Eftersom Sverige inte är bundet av Romfördragets etableringsregler har vårt land emellertid inte samma skäl som EG-staterna att reservera sig mot den snävare bestämning av begreppet "nationellt linjerederi" som konventionen innehåller eller att införa regler av den typ som förekommer i artikel 2 punkterna 1 och 2 i EG-förordningen. Några andra skäl för Sverige att på denna punkt följa EG-staterna har inte redovisats i remissen. Om sådana skäl av tillräcklig styrka inte kan påvisas, bör stadgandet utgå.

För den händelse lagen anses böra på nu aktuell punkt innehålla ett stadgande motsvarande EG-förordningens reglering vill lagrådet framhålla, att stadgandet inte bör röra frågan huruvida ett linjerederi skall få medlemskap i en konferens eller inte (jfr sista meningen i första stycket av 4 §), vilket skulle kräva reservation från svensk sida mot artikel 1 i konventionen, utan avse frågan huruvida ett linjerederi som önskar medlemskap i en konferens skall kunna få ställning som nationellt linjerederi för visst land och därmed i den egenskapen få delta i konferensen i fall den beviljar medlemskap. I de förhandlingar som avses i 4 § första stycket bör även det rederi som önskar medlemskap i en bestående konferens få delta (jfr första meningen i första stycket och art. 2 p. 1 första stycket i EG-förordningen). Slutligen vill lagrådet påpeka att, om Sverige reserverar sig mot konventionens i kap. 1 upptagna bestämning av termen "nationellt linjerederi", detta bör komma till synes i lagen, där det nu inte alls framgår, att 4 § är ett undantag från kap. 1 i konventionen.

I andra stycket av 4 § upptas en bestämmelse enligt vilken regeringen beslutar vilka organisationer av avlastare som kan åtnjuta rättigheter eller ha skyldigheter enligt konventionen. Bestämmelsen har, enligt vad som upplysts för lagrådet, till uppgift att ange att det skall ankomma på regeringen att besluta om sådant erkännande som avses i definitionen av begreppet avlastarorganisation i kap. 1 i konventionen. Den föreslagna bestämmelsen behövs emellertid inte för detta ändamål. Av definitionsbestämmelsen framgår, att erkännande av nämnt slag i avsaknad av särskild lagbestämmelse utfärdas av behörig myndighet, och regeringen är enligt 2 § andra stycket i den föreslagna lagen för svensk del behörig myndighet. Lagrådet föreslår, att också andra stycket i 4 § utgår.

5 och 6 §§

Den lösning som enligt EG-förordningen skall gälla när en EG-stat tillträder koden innebär, förutom de nyss berörda särreglerna om nationellt linjerederi, väsentligen följande avvikelser från eller förklaringar till koden så som lagrådet tolkar dem.

1. I konferenstrafik mellan EG-länder och – vid ömsesidighet – mellan EG-land och annat konventionsanslutet OECD-land gäller inte kodens artikel 2 om marknadsandelar, utom såtillvida att reglerna om lasttilldelning för s. k. tredjelandsrederi skall kunna åberopas av nationellt linjerederi i ett utvecklingsland, om rederiet tillhör konferensen eller är berättigat att vinna inträde enligt artikel 1 punkt 3 i koden (EG art. 4 p. 2 och 3). Artikel 3 om beslutsordning inom en konferens och artikel 14 punkt 9 om minimiperioder för giltighet av allmän frakthöjning skall inte heller tillämpas (EG art. 4 p. 4).

2. I trafik som sägs under 1 ovan skall part från EG-land inte påkalla sådant förlikningsförfarande som anges i kodens kap. VI. I förhållande till part från annat OECD-land förutsätts härvid, förutom ömsesidighet, att avtal har träffats om något annat förfarande (EG art. 4 p. 5).

3. I annan trafik – dvs. när artikel 2 i koden i och för sig är tillämplig – kan ett eller flera av medlemsrederierna från EG-länderna i en konferens påkalla en omfördelning av de kvoter som enligt koden skulle ha tillfallit dem. De nya kvoterna kan, om parterna inte är överens om dem och ett förlikningsförfarande enligt Annex II i EG-förordningen inte lett till resultat, bestämmas genom bindande skiljedom, om parterna är ense om det (EG art. 3).

4. I konferenstrafik mellan ett EG-land och ett konventionsanslutet icke-OECD-land kan – vid ömsesidighet – också medlemsrederier från OECD-länder utanför EG delta i omfördelning enligt 3 ovan (EG art. 4 p. 1).

5. I vissa frågor som anges i konferensavtalet skall i en konferens som betjänar ett EG-land de nationella linjerederierna från det landet inte ta ställning innan rederierna från övriga EG-länder inom konferensen konsulterats (EG art. 5).

6. Artikel 3 i koden skall, när den är tillämplig, tolkas och tillämpas på visst sätt i fråga om vetorätten för nationella linjerederier i de två länder som betjänas av en konferens (EG-reservationen nr 4). Enligt vad departementschefen anför är avsikten att de svenska reglerna skall ansluta till EG-lösningen och det förutskickas att man från svensk sida också skall vid tillträde till koden göra reservationer motsvarande dem som fogats till EG-förordningen. Lagrådet har i det inledande avsnittet av detta yttrande förordat, att koden, om den antas, skall införlivas med svensk rätt genom transformation i en översättning som nära följer konventionstexten men med en försiktig omredigering bl. a. så att modifikationerna på grund av anpassningen enligt EG-modellen anges i anslutning till den kodtext som

berörs. Den omarbetning som behövs kan inte ske inom ramen för lagrådets befattning med ärendet. Hur de regler som skall motsvara de nu föreslagna 5 och 6 §§ bör utformas i en sådan lag kan därför inte bedömas i detalj. I anslutning till texten i lagförslaget kan ändå anföras några synpunkter som huvudsakligen gäller också om reglerna skrivs om vid en ändrad lagteknisk lösning.

I 5 § första stycket första meningen förutsätts inte uttryckligen – som i EG-lösningen – att vederbörande OECD-land är anslutet till koden. Lagrådet ifrågasätter om inte texten bör lyda: "– – – gäller inte i handeln mellan konventionsanslutna OECD-stater". Orden "gör motsvarande regler tillämpliga" i den följande meningen synes vidare inte vara ett adekvat uttryck för vad som äsyftas. Beträffande ömsesidighetsrekvisitet i den meningen har lagrådet emellertid en mer principiell invändning av samma slag som anförts i anslutning till 3 § och som också gäller 6 § sista stycket. Med hänvisning till vad som sagts vid 3 § förordar lagrådet att de nämnda villkoren om ömsesidighet får utgå och i stället lagstiftning tillgrips i fall där det kan bli aktuellt att göra undantag på grund av att ömsesidigheten brister. Enligt vad som framgår av motiven till de danska förlättningsbestämmelserna har man vid de nordiska överläggningar som förekommit ansett sig kunna utgå från ömsesidighet i alla relevanta avseenden inom samtliga OECD-stater. Mot den bakgrunden torde omgången med lagstiftning knappast bli aktuell såvitt gäller bestämmelserna i 5 och 6 §§.

Bestämmelserna i remissförslaget angående tillämpningen av förföringsförfarandet enligt kap. VI i koden avviker formellt från EG-lösningen genom att i 5 § första stycket förfarandet generellt ställs åt sidan inom OECD-området (jfr ovan under 2). Sista stycket i 5 §, vilket modifierar första stycket, torde inte ha annat syfte än att tillgodose det särskilda villkoret rörande OECD-stater som lagrådet redovisat ovan under 2 i sista meningen. Eftersom remissförslaget avviker från EG-förslaget när det gäller huvudregeln om tillämpligheten av kap. VI i koden måste också villkoret skrivas om. Någon begriplig lagtext kan man enligt lagrådets mening emellertid knappast få, om inte huvudregeln och villkoret församman på i princip följande sätt: "Inom konferenser som betjänar handeln mellan konventionsanslutna OECD-stater skall förfarandet enligt kap. VI i konventionen inte tillämpas på tvist som enligt avtal mellan parterna skall biläggas genom annat förfarande." I och för sig ställer sig lagrådet frågande till behovet och funktionen av regleringen med hänsyn till innehållet i artikel 25 punkterna 1 och 2 i konventionen.

En jämförelse mellan bestämmelserna i 5 och 6 §§ och EG-texten visar också en del andra skillnader som inte har kommenterats i motiven. De särskilda föreskrifterna i artikel 5 resp. reservationen nummer 4 i EG-lösningen (se under 5 och 6 ovan) har inte tagits med i remissförslaget. De tycks också vara betingade av rent interna EG-förhållanden. I sista meningen av andra stycket i 5 § finns däremot en avvikelse som inte förefaller

befogad. Enligt EG-förordningen (se referatet under 1 ovan) förutsätts det inte att ett rederi från utvecklingslandet i fråga redan skall vara medlem i en konferens utan artikel 2 i koden skall också gälla rederi som har rätt till inträde enligt bestämmelserna i kodens artikel 1 punkt 3. Beträffande slutligen 6§ första stycket har uttrycken "ett linjerederi" respektive "enighet" fått ersätta en mera preciserad text i EG-förordningens artikel 3. Lagrådet ifrågasätter om inte något utförligare text behövs.

7 §

I den allmänna motiveringen (avsnitt 7.4.2) diskuteras frågan i vad mån konventionen ställer krav på att en ansluten stat skall i sin lagstiftning införa sanktionsregler som säkerställer efterlevnaden av konventionens bestämmelser. I det sammanhanget uttalas att artikel 22 i konventionen är att se som en sådan bestämmelse som måste anses förutsätta att sanktioner skall införas i nationell lagstiftning. Lagrådet finner denna bedömning tveksam. Artikel 22 anger enligt sin lydelse endast att vissa slags avtal som ingås av linjekonferenser – konferensavtal, avtal om marknadsdelning och lojalitetsöverenskommelser – skall överensstämma med tillämpliga krav i uppförandekoden men får innefatta andra föreskrifter, om de inte strider mot koden. I denna bestämmelse behöver inte inläggas något krav på att nationella sanktionsregler skall införas av en stat som tillträder konventionen. Inte heller av annan konventionsbestämmelse framgår något sådant krav. Bestämmelsen i artikel 22 synes likväl ha stått i blickpunkten vid de överläggningar om hur uppförandekoden bör tillämpas som med svenskt deltagande ägt rum mellan ett antal västeuropeiska stater. Enligt vad som anförs i motiven har därvid den gemensamma bedömningen framkommit att ett avtal av sådant slag som anges i artikel 22 bör anses ogiltigt i den del avtalet strider mot koden. Enighet har även rätt bl. a. om att ett sådant avtal bör kunna i sin helhet äsidosättas, om den ogiltiga delen varit väsentlig för övriga delar av avtalet.

I första stycket av 7§ upptas i lagförslaget en sanktionsregel enligt vilken villkor i konferensavtal som inte uppfyller de krav som ställs i konventionen är ogiltigt i den del det strider mot konventionen. Samma ogiltighetspåföljd föreslås gälla beträffande avvikande villkor i avtal om marknadsdelning och lojalitetsöverenskommelser. Enligt den föreslagna regeln torde varje villkor som ingår i exempelvis ett poolavtal och som innebär en avvikelse från en tvingande regel i koden vara att bedöma som ogiltigt, oavsett vad som i övrigt överenskommit och utan hänsyn till andra föreliggande omständigheter. Enligt lagrådets mening kan en sådan stel ogiltighetsregel komma att medföra oförutsebara verkningar och i vissa fall leda till en tillämpning som inte är avsedd.

I 7§ andra och tredje styckena föreslås ogiltighetsregler även på vissa punkter utanför det område som berörs av artikel 22. Dessa förslag gäller avvikelser från konventionens bestämmelse i artikel 13 punkt 1 om frakt-

ariffer samt avvikelser från de förfaranderegler vid allmänna höjningar av rakterna och införande av tilläggsavgifter som finns i artiklarna 14 och 16. Frågan om lämpligheten av sanktioner mot konventionsbrott på området utanför artikel 22 behandlas relativt utförligt i motiveringen. Departementschefen stannar för att sådana sanktionsregler inte bör införas. Lagrådet delar i huvudsak de synpunkter som anförs i denna del och anser att förslagen i 7 § andra och tredje styckena bör utgå.

Med anledning av det anförda föreslår lagrådet att ogiltighetsregeln begränsas att avse avtalsvillkor som avviker från konventionens tvingande bestämmelser om konferensavtal, avtal om marknadsdelning och lojalitetsöverenskommelser samt att förslaget i denna del ges följande lydelse:

”Villkor i konferensavtal som inte uppfyller de krav som ställs i konventionen kan förklaras vara ogiltigt i den del det strider mot konventionen. Detsamma gäller i fråga om villkor i avtal om marknadsdelning och i lojalitetsöverenskommelse.”

Lagrrådet vill påpeka att, om avsikten är att fullfölja den uppfattning som framgått som ett resultat av överväganden inom den västeuropeiska länderkretsen, förslaget efter mönster av regeln i 36 § första stycket andra meningen avtalslagen (1915: 218) synes böra kompletteras med en bestämmelse om att ett avtal i vissa fall skall kunna ogiltigförklaras i sin helhet.

8 §

Vilka överväganden som ligger bakom preciseringen i denna paragraf av gränserna för svensk domstols behörighet i mål om tillämpning av den nya lagstiftningen framgår inte av remissen (jfr specialmotiveringen och avsnitt 7.6). I de danska lagbestämmelserna finns en jurisdiktionsbestämmelse av samma innebörd. Med hänsyn till svårigheterna att bedöma vilka regler i koden som är av beskaffenhet att kunna genomdrivas domstolsvägen är det inte möjligt att bedöma, om regeln är påkallad och om den har fått den lämpligaste utformningen. Den ger emellertid genom bestämmelserna i första stycket d och i andra stycket utrymme för en relativt fri bedömning av domstolarna, som därvid bör kunna använda sig av principer när det gäller behörigheten som har kommit till uttryck i praxis på andra liknande rättsområden.

Den särskilda preskriptionsregeln i sista stycket förefaller att kunna tolkas alltför vitt genom att det talas om en fordran ”som härrör ur” ett sådant rättsförhållande som är reglerat i konventionen. Vidare är uttrycket ”inom två år efter det att fordringen uppkom eller sex månader efter det att internationell förlikning avslutades” inte entydigt. Om det inte strider mot vad som har avsetts kan bestämmelsen lämpligen lyda: ”En fordran som grundar sig på ett rättsförhållande som är reglerat i konventionen är preskriberad, om talan inte har väckts inom två år efter det att fordringen uppkom. Har inom den tiden sådant förlikningsförfarande som anges i kap. VI i konventionen inletts, preskriberas fordringen sex månader efter det

att förfarandet avslutades, om inte preskription inträffar senare enligt tvåårsregeln.”

Slutligen kan anmärkas, att den föreslagna preskriptionsregeln inte sätter någon gräns för rätt att med stöd av någon bestämmelse i lagen väcka talan i annat hänseende än i fråga om fordringsanspråk, dvs. exempelvis inte för talan om fastställande av rätt till medlemskap i en konferens eller om ogiltighet av ett avtalsvillkor. Av ett företett utkast till införlivande av koden med engelsk lagstiftning framgår, att preskriptionsregeln där mer generellt angetts avse tvist i anledning av tillämpningen eller genomförandet av koden. Motiven i remissen tyder på att en relativt kort talefrist funnits behövlig i fråga om de rättsliga relationerna överhuvudtaget inom en linjekonferens. Om detta är en riktig tolkning, bör preskriptionsregeln byggas ut.

9 §

Partsbehörigheten, dvs. förmågan att vara part i rättegång, följer rättssubjektiviteten, dvs. förmågan att vara bärare av rättigheter och skyldigheter. Endast den som kan förvärva rättigheter eller ikläda sig skyldigheter, dvs. fysisk och juridisk person, kan alltså inta ställning som part i process (se 11 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken). Som berörts i remissen, torde en linjekonferens inte kunna betraktas som något rättssubjekt. Linjekonferens är närmast en samlingsbeteckning på kontrahenterna i ett för internationell linjesjöfart träffat samarbetsavtal mellan rederidrivande rättssubjekt. Någon ändring härav torde inte vara avsedd i konventionen (jfr definitionen i kap. 1 i konventionen). Av vad som nu sagts följer, att en linjekonferens inte för närvarande kan vara part i rättegång. Enligt bestämmelsen i artikel 26 punkt 1 i konventionen skall fördragsslutande stat tilldela linjekonferenser och avlastarorganisationer den behörighet som är nödvändig för tillämpning av konventionens kapitel VI, som handlar om biläggande av tvister. Konventionsbestämmelsen nämner särskilt behörighet för linjekonferens eller avlastarorganisation att ”i sin kollektiva egenskap” kära och svara såsom part. Den nu berörda konventionsbestämmelsen har föranlett föreskriften i 9 § första stycket i remissförslaget, enligt vilken en linjekonferens eller avlastarorganisation kan vara part i tvister som avses i 8 § i förslaget. En liknande föreskrift har upptagits i 7 § i den danska lagen om linjekonferenser. Till den del stadgandet i 9 § första stycket avser sådana avlastarorganisationer som är juridiska personer är det obehövligt. Att sådana avlastarorganisationer äger partsbehörighet följer redan av 11 kap. 2 § rättegångsbalken. I den mån det föreslagna stadgandet avser linjekonferenser och sådana avlastarorganisationer som saknar juridisk personlighet innebär det den avvikelser från gällande rätt, att någon som inte kan förvärva rättigheter eller ådra sig förpliktelser utrustas med partsbehörighet. En rättegångsordning eller annat förfarande, som syftar till att nå rättsligt verksamma avgöranden av tvister, kan inte fylla sin uppgift när

på ena eller båda sidor förekommer part som inte kan berättigas eller förpliktas till någonting i saken. Det kan möjligen förefalla ligga nära till hands att som en åtgärd för anpassning till konventionen tillskapa regler som skulle göra linjekonferens till rättssubjekt. Ett sådant förfaringsätt skulle emellertid av allt att döma förfela sitt syfte, därför att en linjekonferens i konventionens mening inte torde kunna bestå bara av ett enda rättssubjekt (jfr konventionens bestämning av begreppet linjekonferens). För någon speciell lagstiftning av den typ som finns i 3 kap. sjölagen ges inte något underlag vare sig i konventionen eller i remissen.

Den föreslagna regeln i 9 § första stycket är, till den del den handlar om linjekonferens och avlastarorganisation utan juridisk personlighet, av sådan beskaffenhet att den i varje fall inte bör ges tillämplighet på ett vidsträckt område än konventionen gör nödvändigt, dvs. vid internationell medling som avses i kap. VI i konventionen.

I anslutning till frågan om partsbehörighet för linjekonferens må nämnas att konventionen, fastän den i vissa avseenden behandlar konferensen som om den vore ett rättssubjekt, inte tycks innehålla några bestämmelser om vem som äger företräda en linjekonferens "i dess kollektiva egenskap" (frånsett speciella fall såsom mottagande av delgivning). I avsaknad av klara bestämmelser om annat får åtminstone för svensk rätts del i så fall antas gälla, att linjekonferens som kollektiv inte kan handla annat än genom samtliga medlemmar i förening.

Medlem kan härvid uppträda personligen eller genom legal ställföreträdare eller genom ombud som befullmäktigats av medlemmen i konferensavtalet eller på annat sätt. Konventionen förutsätter såsom praktiskt närliggande att sådana representanter som avses i artikel 21 när så behövs befullmäktigas att i lämplig omfattning fatta beslut för konferensen. Det som nu sagts har – frånsett vad som rör representation enligt artikel 21 – motsvarande tillämpning på sådan avlastarorganisation som inte har karaktär av juridisk person. Emellertid bör påpekas att konventionen ibland tycks utgå ifrån att en linjekonferens kan vara företräd av någon som inte härleder sin behörighet från samtliga medlemmar i konferensen. I bestämmelsen i artikel 26 punkt 2 anges sålunda, att om "en konferens" godtagit eller förkastat en av förlikningsmän framlagd rekommendation, varje medlem av konferensen därmed skall anses ha godtagit eller förkastat rekommendationen. Om innebörden härav är, att någon utan bemyndigande från konferensmedlem skall kunna med bindande verkan för denne godta eller förkasta förlikningsförslag, finns anledning för Sverige att reservera sig mot bestämmelsen såsom ur rättssäkerhetssynpunkt otillfredsställande. Detsamma gäller beträffande den likaledes i artikel 26 punkt 2 upptagna bestämmelsen att avlastarorganisation utan bemyndigande från medlemmarnas sida skall äga att med bindande verkan för dem godta eller förkasta förlikningsförslag.

I 9 § andra stycket i lagförslaget anges, att ett linjerederi, som är medlem

i en konferens och som har säte här i riket, är behörigt att ta emot delgivning för konferensen och att sådan delgivning "då" skall anses ha skett med varje medlem i konferensen. Det tillfogas att motsvarande gäller för en organisation av avlastare och för medlem i sådan organisation. Innebörden härav torde vara, att en här i riket domicilierad medlem av en avlastarorganisation är behörig att ta emot delgivning för organisationen och att delgivning som medlem med stöd av denna behörighet mottagit anses ha skett också med övriga medlemmar i organisationen. Dessa bestämmelser torde vara föranledda av artikel 26 punkterna 1 b och 1 c i konventionen. De avviker emellertid i skilda hänseenden från konventionen. Bestämmelsernas tillämplighetsområde är sålunda inte begränsat till medlingsförfarande enligt kap. VI i konventionen (jfr ingressen till artikel 26) utan gäller också i exempelvis rättegång. Behörigheten för medlem i linjekonferens eller avlastarorganisation att på konferensens eller organisationens vägnar motta delgivning är i konventionen men inte i 9 § andra stycket begränsad till fall då konferensen eller organisationen inte har något i vederbörlig ordning registrerat huvudkontor. En till en konferens eller avlastarorganisation ställd underrättelse som överbringas till konferensen eller organisationen på annat sätt än genom medlem, t. ex. genom att sändas till registrerat huvudkontor, gäller enligt konventionen men inte enligt 9 § andra stycket som en underrättelse till varje medlem i konferensen eller organisationen.

De i artikel 26 punkterna 1 b och 1 c avsedda bestämmelserna är ur rättssäkerhetssynpunkt diskutabla. Försiktigheten talar därför för att i vart fall inte ge bestämmelserna i 9 § andra stycket ett vidare tillämpningsområde än en anslutning till konventionen gör nödvändig. Bestämmelserna bör m. a. o. endast tillämpas i medlingsförfarande enligt kap. VI i konventionen. Även i övrigt torde bestämmelserna i 9 § andra stycket böra anpassas till vad konventionen kräver (jfr 56 § i den danska kungörelsen om linjekonferenser). I rättegång kommer med den nu angivna ordningen vanliga delgivningsregler att gälla.

10 §

Kap. VI i konventionen innehåller omfattande regler (art. 23–46) om ett internationellt förlikningsförfarande för biläggande av tvister angående tillämpningen eller verkställandet av föreskrifterna i uppförandekoden. Förlikningsförfarandet beskrivs vara obligatoriskt men parterna i en tvist är enligt artikel 25 punkterna 1 och 2 i princip oförhindrade att avtala om att tvisten skall biläggas i annan ordning.

Artikel 25 punkt 3 upptar bestämmelser om förhållandet mellan det internationella förlikningsförfarandet enligt kap. VI och den tvistemålsordning som tillhandhålls enligt nationell lagstiftning. Det stadgas där att förlikningsförhandlingar, som har inletts, har företräde framför ett förfarande enligt nationell lag. Vidare föreskrivs att om en part har påbörjat ett

rättsligt förfarande enligt nationell lag utan att anlita internationell förlikning, det nationella förfarandet på begäran av motparten skall avbrytas och tvisten hänskjutas till internationell förlikning enligt kap. VI.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 7.6) uttalas med hänsyftning på de nämnda bestämmelserna i artikel 25 punkt 3 att tillträde till konventionen förpliktar konventionsstaterna att införa sådan lagstiftning att en anhängig talan skall avvisas om förlikningsförfarande enligt konventionen pågår eller påkallas. I överensstämmelse med denna uppfattning tas i 10 § lagförslaget upp föreskrifter om att rätten skall avvisa en talan dels när denna har väckts efter det att begäran om internationell förlikning har framställts och dels, på begäran av part, när talan eljest väckts i en fråga som enligt konventionen kan bli föremål för internationell förlikning.

Lagrådet ifrågasätter, om bestämmelserna i artikel 25 punkt 3 i konventionen i själva verket har den innebörd som angetts i motiveringen och som föranlett förslaget i 10 § om avvisningsregler. I konventionsbestämmelsen sägs endast att inledda förlikningsförhandlingar "skall ha företräde" framför ett förfarande enligt nationell lag, i den engelska texten "shall have precedence", och vidare att förfarandet enligt nationell lag på begäran av part "shall be stayed". Sistnämnda uttryckssätt torde i engelskt lagspråk inte innefatta annat eller mer än ett uppskov av exempelvis en dom eller en förhandling till ett senare tillfälle. Konventionstexten synes därför i sig inte tvinga till slutsatsen, att om Sverige tillträder konventionen, en vid svensk domstol anhängig talan måste vika för ett förlikningsförfarande enligt konventionen på det sättet att talan skall avvisas. Det är att märka att ett internationellt förlikningsförfarande inte med nödvändighet leder till ett slutligt avgörande av en uppkommen tvist. Ett slutligt, för parterna bindande avgörande kommer enligt artikel 38 till stånd endast i den mån parterna godtar den rekommendation av förlikningsmännen som förfarandet skall utmynna i. I angivna förhållande ligger enligt lagrådets mening ett starkt skäl för att en anhängig talan i en fråga som är eller kan bli föremål för ett förlikningsförfarande enligt konventionen i stället för att avvisas bör förklaras vilande i avbidan på resultatet av förlikningsförfarandet. Med en sådan ordning undgår man även att kändepart utsetts för risken att lida rättsförlust genom preskription om förlikningsförhandlingarna skulle bli resultatlösa.

Lagrådet föreslår med stöd av det anförda att bestämmelserna om det inbördes förhållandet mellan rättegång och förlikningsförfarande utformas på följande sätt:

"Mål angående tvist som avses i (8 §) skall förklaras vilande om,

1. tvisten rör en fråga som är föremål för internationellt förlikningsförfarande enligt bestämmelserna i kap. VI i konventionen,
2. tvisten inte har varit föremål för internationellt förlikningsförfarande som nyss sagts och någon av parterna påkallar att tvisten skall hänskjutas till sådant förfarande.

Har mål förklarats vilande enligt första stycket, får det återupptagas när förlikningsförfarandet har avslutats utan att förlikning nåtts eller det visas att frågan om förlikning eljest har förfallit.”

12 och 13 §§

I konventionens artikel 39 åläggs de fördragsslutande staterna att, utom i vissa angivna fall, erkänna en sådan rekommendation som avses i kap. VI av konventionen som bindande mellan de parter som godtagit den, samt på begäran av någon av parterna låta verkställa den som en lagakraftäggande dom. Lagrådet har i yttrandet vid 2 § anmärkt, att artikel 39 som sådan, dvs. såsom en anmaning till fördragsslutande stater, inte kan tas med i en svensk lag. Remissförslaget innehåller emellertid också i 12 och 13 §§ motsvarande bestämmelser i form av materiella regler om erkännande och verkställighet. I den formen skall regleringen naturligtvis tas med om konventionen antas. I fråga om utformningen skulle det enligt lagrådets mening vara till fördel, om bestämmelserna – liksom motsvarande regler angående utländsk skiljedom i lagen (1929: 147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar – uppdelas så att giltighets- och verkställighetsbestämmelserna hålls isär. Lagrådet föreslår, med vissa närmast redaktionella ändringar också i övrigt, att 12 § (teller den motsvarande paragraf som en omarbetning av lagförslaget kan leda till) får nedan angiven lydelse. I fråga om innebörden av uttrycket ”parter som godkänt” en rekommendation hänvisas till vad lagrådet har anfört i anslutning till 9 § andra stycket i lagförslaget.

”En rekommendation som har utfärdats vid ett förlikningsförfarande enligt kap. VI i konventionen gäller här i riket mellan parter som godkänt den, om inte den part mot vilken rekommendationen åberopas visar,

1. att någon av de parter som godkänt rekommendationen inte var behörig till det,

2. att rättsstridigt tvång eller svikligt förledande inverkat vid tillkomsten av rekommendationen, eller

3. att tillsättandet av förlikningsmännen eller förlikningsförfarandet stått i strid mot bestämmelserna i konventionen.

En rekommendation gäller inte heller, om den är oförenlig med grunderna för rättsordningen här i riket.

Om någon av de omständigheter som sägs i första och andra styckena föreligger i fråga om endast en del av en rekommendation, skall denna gälla i återstående delar, om de kan särskiljas.”

De nu föreslagna ändringarna behöver inte föranleda att bestämmelserna i 13 § sådana de utformats i remissförslaget behöver ändras. Bestämmelsen om att avskrift av en rekommendation måste vara bestyrkt av myndighet är dock enligt lagrådets mening onödig och bör ersättas av en sedvanlig regel om krav på bestyrkt avskrift. Också beträffande sådan översättning som sägs i första stycket bör krävas att den skall vara bestyrkt.

Ikraftträdandet

Lagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Lagen skulle därigenom, i frånvaro av särskilda övergångsregler, bli tillämplig på avtal som ingåtts av en linjekonferens även före lagens ikraftträdande. Beträffande en betydelsefull avtalstyp, avtal om marknadsdelning, föreskriver konventionen en övergångsperiod om högst två år men denna period räknas från konventionens ikraftträdande (art. 2 p. 10). De spörsmål som kan uppkomma i samband med lagens tillämpning på existerande affärsförhållanden har inte belysts i remissen. Behovet av särskilda övergångsregler synes böra övervägas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-09-22

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Rainer, Boström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådets helhetsomdöme om konventionen är att denna bedömd som rättsteknisk produkt framstår som föga ägnad att läggas till grund för lagstiftning. Lagrådet har vad gäller metoden för att införliva konventionen med svensk rätt förordat att någon typ av transformation kommer till användning i stället för den inkorporation som använts i remitterade förslaget.

Jag kan dela lagrådets helhetsomdöme om konventionen som rättsteknisk produkt. Emellertid talar – som jag framfört i lagrådsremissen – numera starka skäl för att Sverige tillträder konventionen och den omständigheten att lagstiftningsprodukten blir svårtillgänglig föranleder mig inte till annan bedömning av anslutningsfrågan.

Vad gäller metoden för att införliva konventionen med svensk rätt vill jag hänvisa till vad jag anförte i remissprotokollet om att det bäst gagnar de kommersiella intressenterna – inte bara i Sverige – att man inte genom omredigering skapar osäkerhet även i frågan om det föreligger skillnader mellan den nationella lagstiftningen och konventionens grundtext. För de kommersiella intressenterna måste koden i dess ursprungsversion under alla omständigheter vara vägledande eftersom det rör sig om internationel-

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 17 mars 1983.

la kommersiella förhållanden. Jag kan därför inte biträda lagrådets förslag angående införlivandemetoden.

Efter lagrådsföredragningen har granskning av översättningen skett varvid smärre justeringar har gjorts i vissa delar.

Jag går nu över till att behandla de olika frågor som tas upp i lagrådets yttrande.

2 §

Lagrådet framför principiella invändningar mot att endast en av de fem autentiska texterna förklaras gälla som svensk lag. Den metod som använts i remitterade förslaget innebär givetvis att den engelska versionen kommer att gälla som svensk lag medan de övriga autentiska texterna endast kan få betydelse som hjälpmedel vid tolkningen av den engelska texten. Enligt min mening skulle det emellertid inte vara lämpligt att låta samtliga autentiska texter gälla som svensk lag. Det skulle givetvis kunna medföra svårigheter om t.ex. den kinesiska texten införlivades med svensk rätt. Eftersom det för den som i första hand har intresse av koden är naturligt att arbeta på engelska, anser jag det ändamålsenligt att endast den engelska texten införlivas med svensk rätt.

I sin kommentar till 2 § i remitterade förslaget påpekar lagrådet bl. a. att vissa av artiklarna i konventionen riktar sig till de fördragsslutande staterna och att dessa föreskrifter inte är av den karaktären att de kan förklaras gälla som svensk lag. Jag biträder lagrådets förslag att artiklarna i fråga utesluts ur lagen. Detta innebär att kap. I–V samt kap. VI art. 23–25, 26 (2), 27, 29, 31–38 och 40–45 i konventionen i sin engelska text bör gälla som svensk lag. Emellertid medför den omständigheten att t. ex. art. 26 (1) i konventionen inte kommer att gälla som svensk lag att vissa där ingående moment måste tillföras den svenska lagen på annat sätt eftersom de till sitt innehåll är föreskrifter riktade till de kommersiella parterna. De rör ordningsfrågor om att ange adress o. d. Föreskrifterna i fråga har därför tillförts lagen i 8 §.

Jag biträder även lagrådets förslag vad gäller formuleringen av regeringens roll vid tillämpningen av lagen.

3 §

Lagrådet har i sitt yttrande över 3 § i remitterade förslaget påtalat svårigheterna att söka lösa problemet med bristande reciprocitet och motmedel som reaktion häremot. Eftersom konstitutionella skäl hindrar den lösning som valts i t. ex. Danmark har i remitterade förslaget bedömningen av om reciprociteten brister lämnats till domstolarnas prövning. Lagrådet förordar att paragrafen utgår och att – om förhållandena ger anledning därtill – riksdagen får ta ställning i ett eventuellt konkret fall av bristande reciprocitet och att därvid riksdagen även har att ta ställning till metoder att reagera mot detta.

Såsom jag anført i motiveringen i remissen kan det komma att bli aktuellt med en mer generell motmedelslagstiftning med en utformning som i huvudsak överensstämmer med den lagstiftning som redan finns i vissa EG-länder och som förbereds i övriga. De skäl lagrådet redovisar mot 3 § i remissen finner jag övertygande och jag biträder alltså förslaget att paragrafen utgår. Frågan om motmedel kommer jag att anmäla i annat sammanhang.

4 §

Mot 4 § första stycket har lagrådet den invändningen att utformningen ger intryck av att även Sverige är bundet av etableringsreglerna inom EG. Vidare anför lagrådet att begränsningen i rätten för nationellt linjerederi att få deltaga i konferens inte överensstämmer med konventionen varför i sådant fall en svensk reservation mot konventionen på denna punkt skulle vara nödvändig. Sammanfattningsvis anför lagrådet att paragrafens första stycke torde kunna utgå eftersom konventionens regler avses gälla. I konventionen stadgas nämligen att frågan om nationellt linjerederi avgörs antingen genom nationell lagstiftning eller av behörig nationell myndighet. Om paragrafens första stycke utgår innebär detta att någon nationell lagstiftning i frågan inte finns och att alltså beslut fattas av nationell behörig myndighet – enligt 2 § regeringen – vilket är avsikten enligt 4 § första stycket.

Härtill vill jag anføra följande. Avsikten är inte att inskränka tillämpligheten av konventionen vad gäller innebörden av kodens definition av nationellt linjerederi. Som lagrådet påpekar gäller enligt konventionen att ett linjerederi som uppfyller vissa krav beträffande anknytningen till ett land för att vara nationellt linjerederi dessutom skall erkännas som sådant av behörig myndighet eller enligt landets lag. Om nationell lagstiftning inte innehåller något stadgande som kvalificerar ett linjerederi som nationellt linjerederi gäller således automatiskt enligt konventionen att beslut om erkännande fattas av behörig myndighet – i remitterade förslagets 2 § regeringen. Emellertid innehåller EG-förordningen på denna punkt ett moment som utgör ett tillägg till konventionens definition av "nationellt linjerederi". Avsikten enligt EG-förordningen är bl. a. att frågan om vilket eller vilka rederier som skall få delta i en viss konferens med ställning som nationellt linjerederi skall i första hand bestämmas efter överläggningar mellan de berörda rederierna. Detta förfarande är väl förenligt med konventionens krav att ett nationellt linjerederi skall ha sitt huvudkontor och faktiska ledning i det aktuella landet. Endast det rederi som uppfyller dessa krav kan vara aktuellt i överläggningar i frågan. Konventionen föreskriver vidare att rederiet skall vara erkänt som nationellt linjerederi enligt nationell lag eller av nationell behörig myndighet. Den i remitterade förslaget förordade lösningen är att svensk lag anvisar överläggningar mellan berörda rederier och – om enighet inte uppnås – beslut av regeringen för att

avgöra vilket eller vilka rederier som i en viss konferens har ställning av svenskt nationellt linjerederi. Någon reservation på denna punkt mot konventionens föreskrifter är således inte aktuell för svenskt vidkommande.

Lagrådets förslag att 4 § tredje stycket om avlastare utgår såsom överflödigt kan jag godta.

5 §

Angående första stycket har lagrådet framfört bl. a. samma påpekande om ömsesidighet som beträffande 3 § i remitterade förslaget. Lagrådet har vidare föreslagit att det utsägs att undantaget gäller konventionsanslutna OECD-stater, detta för att uppnå likhet med EG-förordningen. Jag delar lagrådets åsikt angående frågan om ömsesidighet och kan vitsorda intresset av överensstämmelse så långt möjligt med EG-förordningen även om konventionsanslutningen är underförstådd. Konventionen och därmed lagen jämte däri intagna undantagsregler kan dock aldrig gälla i en handelsrelation om inte båda parter är konventionsanslutna. Eftersom "konventionsanslutna" i lagrådets förslag är överflödigt och ett förtydligande i detta sammanhang skulle kräva motsvarande förtydligande på andra ställen anser jag inte att bestämmningen bör tas med.

Beträffande tredje stycket i paragrafen har lagrådet föreslagit en annan utformning av stadgandet angående tillämpningen av kap. VI i konventionen. Jag biträder lagrådets förslag i denna del, vilket medför att tredje stycket kommer att ingå i första stycket såsom ett tillägg till detta.

Jag godtar lagrådets påpekande beträffande andra stycket.

Eftersom 3 § i remitterade förslaget föreslås utgå kommer denna paragraf att betecknas 4 §.

6 §

Jag godtar lagrådets påpekande. Första stycket av bestämmelsen – som nu betecknas 5 § – föreslås därför få följande lydelse:

"När en linjekonferens tillämpar någon form av marknadsdelning enligt art. 2 i konventionen, skall den lastvolym omfördelas som enligt konventionen varje grupp av nationella linjerederier hemmahörande i OECD-stater eller linjerederier från OECD-stater som deltar som tredjelandsseglare är berättigade till, om inte beslut om annat fattas av samtliga rederier som är medlemmar av konferensen och omfattas av omfördelningsreglerna. Beslut om omfördelning skall syfta till att ge samtliga sådana rederier en rättvis andel av konferensens trafik."

Tredje stycket av paragrafen bör utgå av samma skäl som 3 § i remitterade förslaget. Frågan om motmedel vid bristande reciprocitet avser jag att ta upp i senare sammanhang.

7 §

Lagrådet har föreslagit en mera inskränkt ogiltighetsregel än den som finns i remitterade förslaget. På de skäl lagrådet anfört godtar jag lagrådets förslag med hänsyn till att en ev. bristande överensstämmelse med andra nationella lagstiftningar i den västeuropeiska länderkretsen synes bli marginell.

Jag ansluter mig till lagrådets bedömning att bestämmelsen behöver kompletteras med en möjlighet att avtal skall kunna ogiltigförklaras i sin helhet, efter mönster från avtalslagen.

8 §

Jag ansluter mig till lagrådets bedömning och godtar lagrådets förslag till ändrad utformning av preskriptionsregler för penningfordringar. Som lagrådet påpekat bör preskriptionsregler även finnas för andra krav än penningfordringar. Vad gäller preskription av talan när förlikningsförhandlingar enligt konventionens regler föregått talans väckande bör samma regel gälla som för penningfordringar.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt bör numera 7 § tredje stycket ges följande lydelse:

”En fordran som grundar sig på ett rättsförhållande som är reglerat i konventionen är preskriberad, om talan inte har väckts inom två år efter det att fordringen uppkom. Har inom den tiden sådant förlikningsförfarande som anges i kap. VI i konventionen inletts, preskriberas fordringen sex månader efter det att förfarandet avslutades, om inte preskription inträffar senare enligt tvåårsregeln. Gäller talan annat än penningfordran räknas tiden från det att den omständigheten inträffade som yrkandet hänförs till.”

9 §

Lagrådet har riktat principiella invändningar mot stadgandet i första stycket att konferens och organisation av avlastare skall kunna vara part i domstolstvist enligt lagen. Lagrådet har vidare påpekat att stadgandet i fråga går utöver vad konventionen kräver, nämligen att konferens och avlastarorganisation skall kunna vara part i de förhandlingar som avses i kap. VI i konventionen. Lagrådet förordar att den svenska lagen inte går längre än vad konventionen kräver under förutsättning att detta är lämpligt med hänsyn till det samarbete med den västeuropeiska länderkretsen vari Sverige deltagit.

Som framgår av resonemanget i remissen går förslaget där inte längre än att ge bl. a. konferens partshabilitet vid domstol i mål enligt lagen och koden. Något ansvar för konferensens förpliktelser enligt ett domstolsutslag lades — enligt det remitterade förslaget — aldrig på den enskilde medlemmen i konferensen. Att över huvud taget stämna en konferens enligt det remitterade förslaget framstår således som mindre välbetänkt

eftersom utsikten att kunna verkställa en förpliktande dom synes liten. Lagrådets förslag att inte ge konferens partshabilitet vid domstol innebär alltså i praktiken – jämfört med remitterade förslaget – att möjligheten att föra en meningslös talan vid domstol bortfaller. Jag godtar lagrådets kritik och förordar att föreskriften angående konferensers och avlastarorganisationers partshabilitet begränsas till att avse förhandlingar som avses i kap. VI i konventionen.

Lagen bör innehålla ett stadgande av denna innebörd eftersom artikeln vari fördragsslutande part åläggs tillse detta efter lagrådets påpekande inte kommer att omfattas av inkorporeringen.

Med hänsyn till det sagda bör stadgandet som 8 § erhålla följande lydelse:

”Angående sådana förhandlingar som anges i kap. VI i konventionen gäller

- a) att linjekonferens och organisation av avlastare kan vara part,
- b) att en underrättelse till en linjekonferens eller en organisation av avlastare skall anses utgöra underrättelse till varje medlem av en sådan konferens eller avlastarorganisation,
- c) att underrättelser till en linjekonferens eller en organisation av avlastare skall sändas till adressen för konferensens eller avlastarorganisationens huvudkontor,
- d) att, om linjekonferensen eller avlastarorganisationen underlåtit att registrera adress eller inte har något huvudkontor, underrättelse till vilken som helst av medlemmarna skall anses utgöra underrättelse till konferensen eller avlastarorganisationen.”

Lagrådet har förordat att regeringen avger reservationer i fråga om artikel 26 (2) eftersom det framstår som otillfredsställande ur rättssäkerhetssynpunkt att svenskt rederi som medlem av konferens blir bundet av förlikning som godtagits av annan medlem av samma konferens. Det samma gäller för avlastare som är medlem av avlastarorganisation.

För egen del finner jag visserligen att det finns fog för lagrådets oro. Jag anser mig dock kunna utgå från att konferenser respektive avlastarorganisationer internt har sådana bestämmelser att det inte kommer att inträffa att någon medlem godkänner förlikning som kommer att binda annan medlem som inte kan acceptera avgörandet. Konferensavtalen kommer således sannolikt att innehålla sådana bestämmelser som föreskriver att medlem måste ha samtliga andra medlemmars godkännande för att acceptera en förlikning å konferensens vägnar. Eftersom artikeln i konventionen har en central ställning kan det inte komma i fråga att Sverige reserverar sig på denna punkt. Inte heller andra länder inom den västeuropeiska kretsen har övervägt sådan reservation.

10, 12 och 13 §§

Jag ansluter mig till lagrådets resonemang och godtar lagrådets förslag till avfattning av paragraferna.

Lagrådet har slutligen i sitt yttrande tagit upp frågan om övergångsbestämmelser, i synnerhet frågan om konventionens och lagens tillämplighet på redan ingångna avtal.

Villkoren för konventionens ikraftträdande har numera uppfyllts och den kommer att träda i kraft den 6 oktober 1983. För svensk del blir konventionen emellertid bindande först sex månader efter det att Sveriges anslutningsinstrument deponerats hos Förenta nationernas generalsekretärare. Bedömningen av den lämpliga tidpunkten härför bör ankomma på regeringen. Som lagrådet påpekar innehåller konventionen en tvåårig övergångsperiod beträffande avtal om marknadsuppdelning, tiden räknad från konventionens ikraftträdande. Vad gäller övriga skyldigheter, t.ex. innehållet i lojalitetsöverenskommelser och den föreskrift i lagen som härrör ur EG-förordningen och som avhandlar omfördelning av lastvolymen gäller följande. Frågor av denna typ har inte varit föremål för diskussion i den västeuropeiska länderkretsen och de länder som slutligt har utformat sin nationella lagstiftning har inga föreskrifter i ämnet. Det naturliga vore att i den svenska lagstiftningen föreskriva att bestämmelserna endast gäller avtal som ingås efter det att konventionen trätt i kraft för svenskt vidkommande. Emellertid skulle en sådan inskränkning endast kunna göras gällande vid svensk domstol. Hur man skulle resonera vid förlikningsförfarande enligt VI kap. i konventionen eller vid utländsk domstol kan inte förutsägas. Därtill bör anmärkas att lojalitetsöverenskommelser normalt inte ingås för längre tid än sex månader. I sådant fall skulle det inte vara någon större olägenhet att låta konventionens bestämmelser gälla även ingångna avtal eftersom det måste vara känt för parterna när de ingår avtalet vid vilken tidpunkt konventionens bestämmelser kommer att gälla även för avtal ingånget dessförinnan. Motsvarande skulle då gälla avtal mellan rederier, som utesluter den tredjelandsseglation som härrör ur EG-förordningen. Den svenska lagen bör således inte ha någon särskild övergångsbestämmelse.

2 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

dels att anta det av lagrådet granskade lagförslaget med vidtagna ändringar,

dels att godkänna den i Genève den 6 april 1974 avslutade konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser.

3 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag med Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 1983	50
1 Inledning	50
2 Internationell linjesjöfart och internationella linjekonferenser	51
3 Den svenska linjesjöfarten	56
4 Tillkomsten av FN:s konvention om en uppförandekod för linjekonferenser	58
5 EG-lösningen av en anpassning till koden	60
6 Koden och EG-förordningen	61
6.1 Koden och EG-förordningens uppbyggnad och inbördes samband m. m.	61
6.2 Kodens och EG-förordningens innehåll	62
7 Föredragandens överväganden	68
7.1 Sjöfartspolitiska överväganden m. m.	68
7.2 Metod för införlivande av konventionen och EG-förordningen med svensk rätt	72
7.3 Tillämpningsområde	74
7.4 Behovet av särskilda nationella regler	75
7.4.1 Kodens förhållande till den svenska konkurrenslagstiftningen	75
7.4.2 Sanktioner	75
7.5 Specialdomstolar	79
7.6 Jurisdiktion	80
7.7 Linjekonferensernas och avlastarorganisationernas processuella ställning	80
7.7.1 Linjekonferenserna	81
7.7.2 Avlastarorganisationernas behörighet att företräda avlastare	82
7.8 Nationellt linjerederi	83
7.9 Preskription	84
8 Upprättat lagförslag	85
9 Specialmotivering	85
10 Hemställan	88
11 Beslut	88

<i>Bilaga 1</i>	Council Regulation (EEC) No 954/79 of 15 May 1979 concerning the ratification by Member States of, or their accession to, the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences	89
-----------------	--	----

<i>Bilaga 2</i>	Det remitterade lagförslaget	96
Utdrag av lagrådets protokoll den 27 maj 1983		100
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 1983		117
1 Anmälan av lagrådsyttrande		117
2 Hemställan		123
3 Beslut		123