

[Industriministeren]

Den konvention, der danner grundlaget for nærværende lovforslag, er et udtryk for denne beklagelige udvikling, og den er principielt i strid med de grundlæggende principper, som man fra dansk og vesteuropæisk side hidtil har forfægtet, idet den griber ind i det frie valg af skibe.

Baggrunden for konventionen var, at udviklingslandene ønskede en større indsigt i liniekonferencernes virksomhed, herunder i særdeleshed ratefastsættelsen og en udvidet adgang for deres rederier til at blive medlemmer af konferencer, der besejler deres havne.

De vesteuropæiske lande var i princippet positive over for disse ønsker fra udviklingslandenes side, og der blev i samarbejde mellem redernes og afskibernes organisationer udarbejdet regler, som førte til en større åbenhed inden for konferencerne. Udviklingslandene var imidlertid utilfredse med, at disse regler var blevet til uden deres medvirken, og under de videre drøftelser i De Forenede Nationers Organisation for Handel og Udvikling (UNCTAD) blev det besluttet at indkalde til en diplomatisk konference, som fik til opgave at udarbejde bindende regler for liniekonferencernes virksomhed. Under disse forhandlinger blev imidlertid også spørgsmålet om lastpræferencer bragt ind i billedet, først for at skabe baggrund for, at udviklingslandene kunne opbygge egne handelsflåder, men senere af bl.a. visse vesteuropæiske lande med stor udenrigshandel, men relativt beskedne handelsflåder udvidet til generelt at omfatte nationale linier i begge ender af conferenceområdet.

Ved den endelige afstemning i foråret 1974 blev konventionen om en kodeks for liniekonferencer vedtaget. I konventionen er indarbejdet det såkaldte 40-40-20 princip, som indebærer, at eksport- og importlandets rederier får ret til hvert at transportere ca. 40 pct. af den del af samhandelen mellem de to lande, som finder sted med konferenceskibe, medens skibe fra andre lande må konkurrere om de resterende ca. 20 pct. Jeg skal i øvrigt ikke her gå ind på de øvrige yderst komplicerede regler i konventionen, men vil gerne herom henvisse til bemærkningerne til lovforslaget.

En række lande, herunder Danmark og England, kunne i modsætning til f.eks. Belgien, Frankrig og Vesttyskland ikke gå ind for konventionen på grund af lastfordelingsreg-

lerne, som ville føre til en ringere service og forøgede fragtrater. Det må i denne forbindelse bemærkes, at liniekonferencerne normalt betjener havne i en række lande, og 40-40-20 reglen vil derfor uundgåeligt betyde en ringere udnyttelse af skibene, som kun kan kompenseres ved øgede fragtrater. I sin endelige konsekvens kunne reglen medføre en opløsning af konferencesystemet. For Danmarks vedkommende spillede det naturligvis også ind, at en fuldstændig gennemførelse af disse regler ville være ødelæggende for dansk linieskibsfart.

Under forhandlinger i EF er der imidlertid på trods af den ovennævnte forskellige indstilling til konventionen imellem medlemslandene opnået enighed om tiltrædelse af konventionen med visse forbehold, som bl.a. indebærer, at sejladsen mellem EF-lande og så vidt muligt også andre OECD-lande holdes uden for konventionens lastfordelingsregler. Endvidere skal der ske en omfordeling på grundlag af kommercielle principper af de lastandele, som i henhold til konventionen tilfalder EF-landenes og de øvrige OECD-landes rederier i farten på tredjelands.

Med disse reservationer er de ellers katastrofale konsekvenser for dansk skibsfart, der ville følge af 40-40-20 reglens gennemførelse, modificeret på en måde, der i højere grad bringer konventionen i overensstemmelse med OECDs principper om fri skibsfart. Dette var det bedste resultat, Danmark kunne opnå, og selv om danske interesser havde været bedre tjent med, at konventionen ikke var blevet til, har både rederinæringen og den danske afskiberorganisation efter omstændighederne tiltrådt, at man fra dansk side ratificerer konventionen med de af EF-forordningen følgende reservationer og gennemfører det foreliggende lovforslag.

Afgørende for denne holdning har tillige været, at man ikke kan se bort fra, at mange udviklingslande, som lægger stor vægt på konventionen, vil gennemføre endnu mere vidtgående ensidige lastfordelingsregler, hvis konventionen ikke træder i kraft. En dansk ratifikation af konventionen med det ved EF-forordningen indbyggede OECD-aspekt, der sikrer bevarelsen af princippet om kommerciel lastfordeling, er en nødvendighed for i vidt omfang at sikre, at dansk liniefart stadig har en fremtid på verdenshavene.