

Danmarks Rederiforening
Den 6. maj 1986

Bilag 9

Dansk skibsfart og Sydafrika

1. Generelt

Dansk skibsfart er for mere end 90 pct.s vedkommende beskæftiget med transport mellem udenlandske havne, hvilket i 1985 betød valutaindsejling på over 22 mia kr.

For dansk skibsfart er det derfor vigtigt, at de enkelte lande ikke introducerer begrænsninger med hensyn til hvem der skal transportere laster. Det er imidlertid lige så vigtigt, at dansk skibsfart internationalt fremstår som neutral og fleksibel. Vælger man i internationale politiske konflikter, sættes denne neutralitet over styr, hvilket vil have uoverskuelige økonomiske følger på både kort og lang sigt – virkninger som vil blive forstærket i det nuværende dårlige fragtmarked.

Dansk skibsfart er derfor i almindelighed skeptisk over for boykots, og må i hvert fald kræve, at eventuelle begrænsninger koordineres internationalt.

FN er i denne sammenhæng et naturligt forum, men det kan dog heller ikke udelukkes, at andre mere snævre fora kunne benyttes. I denne sammenhæng må det imidlertid understreges, at FN ikke på noget tidspunkt har vedtaget resolutioner, hverken i Sikkerhedsrådet eller på Generalforsamlingen, hvor al transport kræves boykottet. Der er alene vedtaget en resolution i 1983 om at forbyde transport i forbindelse med en olieembargo. Med bl.a. den henstilling Udenrigsministeren fremsendte i 1984 har Danmark som et af de eneste lande allerede levet op til FN's beslutning.

2. Afledede økonomiske konsekvenser

Gennemføres der alligevel et ensidigt dansk forbud, vil det få alvorlige økonomiske virkninger. Disse virkninger knytter sig dels til de direkte økonomiske konsekvenser

for danske rederier i form af indskrænkning af det potentielle marked, men i endnu højere grad til en række uoverskuelige afledede virkninger. Konsekvenserne skyldes både Sydafrikas rolle som eksportland, men også den geografiske placering og den måde, der indgås kontrakter på i det internationale fragtmarked.

a. Problemer vedrørende langtidskontrakter

En meget væsentlig del af internationale søtransporter foregår under såkaldte tidscertepartier, der er en kontrakt mellem rederen og befragteren om, at befragteren i en given periode kan bestemme, hvor skibet skal sejle hen. Som følge af meget dårlige rater på tankmarkedet er sådanne kontrakter p.t. ikke så udbredte i dette marked, men derimod er tidskontrakter stadig dominerende inden for bulkmarkedet – et forhold der understreges af at danske rederier i 1984 havde timecharterindtægter vedr. bulk på godt 1 mia kr.

Et forbud mod anløb af sydafrikanske havne vil betyde, at danske rederier i deres kontrakter må kræve, at der ikke sejles på Sydafrika. I det nuværende marked, hvor befragtere som følge af betydelig overskudskapacitet kan vælge og vrage mellem et stort antal skibe, er det givet, at et sådant krav fra dansk side vil betyde, at befragtere ikke vil have interesse i dansk tonnage. Dette er ikke en mekanisk reaktion mod politiske klausuler, men begrundet i konkrete økonomiske betragtninger. Befragtere vil ved indgåelse af certepartier ofte ikke have planlagt, hvorledes skibet skal endelig disponeres. Afskæring af Sydafrika vil betyde en voldsom indskrænkning i fleksibiliteten, således at det ikke blot er et spørgsmål om at tage laster i Sydafrika, men også at tage laster i Sydafrika for at minimere de strækninger hvor et skib