

sejler uden laster. Dette kan belyses ved nogle eksempler. For *bulk carriers* vil eksklusion af Sydafrika betyde, at et møjsommeligt oparbejdet know-how for deltagelse i transportkontrakter fra bl.a. Europa til Rødehavet og den Arabiske Golf med efterfølgende genpositionering via Sydafrika med kul til f.eks. Italien og Spanien ikke længere kan bruges til noget. Der vil simpelt hen ske det, at andre nationers skibe vil være mere konkurrencedygtige, idet de stadig væk vil være i stand til at genpositionere eller at returnere til Kontinentet via Sydafrika, hvorimod danske skibe i de fleste tilfælde må sejle tomme tilbage gennem Suezkanalen.

Store bulk carriers, såkaldte Cape-size bulkers, generelt fra 100.000 tons dødvægt og opefter, kan ikke passere Panamakanalen og må derfor bl.a. sejle rundt om det sydlige Afrika på deres rejser mellem USA og Østen/Australien. De anløber i stort antal Sydafrika for lastning af kul og jernmalm. Dette er en del af disse store skibes nødvendige fartmønster, hvorfor et forbud mod anløb af Sydafrika definitivt vil betyde, at danske rederier ikke vil være i stand til at erhverve sådanne skibe. Bortset fra Elsams skibe findes der ikke i dag sådanne skibe under dansk flag, meget tyder på at dette bliver den eneste rentable størrelse i mange vigtige farter fremover. Flere danske rederier har givetvis mere eller mindre veludviklede skuffeprojekter klar for sådanne skibe, men det vil der ikke komme noget ud af, og danske skibsværfter, som traditionelt har levet højt på danske rederes gode ideer/byggelyst, vil ikke kunne bruge deres good-will fra danske rederer til kontrahering af store bulk carriers.

Hertil kommer helt konkrete problemer for rederier der allerede har indgået tidskontrakter. Indføres der et forbud betyder det, at befragtere vil være berettiget til at hæve kontrakten.

I forbindelse med langtidskontrakter har det været anført, at man på det internationale fragtmarked, herunder inden for tankfart er bekendt med inskrænkende klausuler. Dette er korrekt, men der er den afgørende forskel, at sådanne klausuler oftest vedrører langt mindre betydende markeder og i øvrigt er gældende for alle rederier. Et eksempel herpå er den boykot Den Arabiske Liga har

iværksat over for skibe, der har anløbet Israel, og som typisk alle tankskibsrederier må tage højde for i deres kontrakter.

b. Problemer som følge af Sydafrikas geografiske placering

For både befragtere og rederier spiller Sydafrika også en stor rolle som serviceknudepunkt.

Ud over anløb i forbindelse med lastning og losning anløber danske skibe Sydafrika ved bunkring, tekniske eftersyn/reparationer, udskiftning af besætningen, levering af post/afregninger etc. Det er navnlig skibe som opererer i farter mellem USAs østkyst, Europa og Østen samt det Indiske Ocean. For dansk skibsfarts vedkommende var der i 1985 i alt omkring 50 anløb af Sydafrika, hvoraf en del har været serviceanløb.

Et forbud vil betyde at danske skibe afskæres fra sådanne anløb. Dette indebærer en afgørende forringelse af både konkurrenceevne og flexibilitet for danske skibe, idet der ikke i umiddelbar nærhed er havne, som er så velfungerende som de sydafrikanske.

Det har i den forbindelse været fremme at man kunne indskrænke et dansk forbud til kun at omfatte lastning og losning. Rederiforeningen finder det imidlertid sandsynligt, at et dansk forbud mod transporter vil blive fulgt op af en sydafrikansk boykot af danske skibe.

c. Vil troværdigheden omkring danske skibe svækkes?

Som et andet eksempel på konsekvensen af en Sydafrika-boykot skal nævnes, at man kan frygte, at en dansk enegang m.h.t. anløbsforbud kan betyde at befragtere – både i forbindelse med slutning af enkeltrejser og periodekontrakter – begynder at nære mistillid til danske rederier. Befragtere kan således med god ret stille spørgsmålstegn ved om danske skibe i tilfælde af en anden storpolitisk konflikt vil blive brugt som politisk redskab i en sådan konflikt.

3. Dansk skibsfarts indtjening på Sydafrika

Præcise tal for 1985 foreligger endnu ikke, men i henhold til oplysninger fra Danmarks Statistik så indsejlingen for tidligere år således ud, idet materialet vedrører enkeltrejser.