

Torkil Adersen

Danmarks Rederiforening

— skibsfartens interesseorganisation gennem 125 år

Torkil Adersen er cand. phil. i europæisk etnologi ved Københavns universitet. Han har bl.a. været ansat som inspektør og leder af skoletjenesten på Arbejdermuseet og har lavet dokumentationer af flere arbejdspladser, herunder B&W Skibsværft i 1996. Torkil Adersen blev ansat som inspektør på Handels- og Søfartsmuseet første maj 2008.

En beskeden start

“Hvad udad tabes skal indad vindes”. Sådan stod der på en skuemønt præget i anledning af en stor industri- og kunstudstilling i København i 1872. Ordene tilskrives ofte Det danske Hedeselskabs stifter E.M. Dalgas, men de er oprindeligt skrevet af digteren H.P. Holst under indtryk af Danmarks situation efter nederlaget til tyskerne i 1864. Danmark var blevet amputeret ved afståelsen af Slesvig-Holsten, og i de følgende år stod genopbygningen af landets økonomi højt på dagsordenen. Danmark var et landbrugsland, og derfor blev hovedkræfterne også sat ind på at styrke landbruget som kompensation for det tabte. Hedeselskabet blev dannet i 1866 med henblik på opdyrkning af den vestjyske hede, Lammefjorden blev inddæmmede i 1873 for at skaffe mere landbrugsjord på Sjælland, andelsmejerier skød op som et resultat af landbrugets omlægning til animalsk

produktion, og landbruget cementerede sin position som landets førende eksporterhverv.

Dansk søfart havde også lidt store tab. Tre af det gamle riges store søfartsbyer, Åbenrå, Sønderborg og Flensborg, var ikke længere en del af Danmark. Landet var imidlertid i rivende udvikling. Nye industrier skød op i de større byer, så de var i stand til at tage imod den store vandring fra land til by, som fandt sted på dette tidspunkt. Med industrien fulgte ny teknologi, nye ejerformer og nye befolkningsgrupper. Håndværksmesteren blev erstattet af aktionæren og håndværkersvenden med fabriksarbejderen.

Inden for søfarten var det også nye tider. En helt ny form for rederivirksomhed så dags lys: Aktieselskabet, som på sigt kom til helt at dominere i forhold til det traditionelle partsrederi. Baggrunden for rederiaktieselskaberne var ganske enkelt, at dampskibe var for kostbare til, at de kunne finansieres gennem det traditionelle partsrederi. De nye dampskibsselskaber var så kapitalkrævende, at det var nødvendigt at indhente kapital fra kredse, som normalt ikke beskæftigede sig med søfart. Derfor var det naturligt, at de nye rederier samledes der, hvor investorerne var, nemlig i København.



Rederiet Progress' kontor i tiden omkring Første Verdenskrig. Dampskibsrederierne havde et større administrativt bagland end de traditionelle partsrederier. Det var ikke kaptajnen, der søgte ledige fragter. Ordre om fragter og destinationer blev udstukket fra rederiernes kontorer.

(Foto H&S)

Office of the Progress Shipping Company from the time of World War I. The steamship companies had a larger administrative hinterland than the traditional jointly owned shipping companies. It was not the captain who looked for available cargoes. Orders for cargoes and destinations were sent out from the shipping companies' offices.

(Photo DMM)

Inden for byerhvervene havde man den opfattelse, at staten var alt for fokuseret på genopbygningen af landbruget på bekostning af byerhvervene, som ikke nød den samme bevågenhed. Samtidens store entreprenør og industrimand C.F. Tietgen mente, at byerhvervene burde sikre sig indflydelse på lovarbejdet og således *“hverve selve Landets Lovgivningsmagt til virksom Kampfælle i den det danske Erhvervsliv*

forestaaende Konkurrence-Kamp”.¹ Byerhvervene kunne lige så lidt som landbruget stå alene og behøvede statens aktive deltagelse for at sikre sig tilfredsstillende rammevilkår. Det var på den baggrund, at mange foreninger blev etableret i 1800-tallets anden halvdel; arbejdere,

¹ E. Maegaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884- 1934*, København, 1934, p. 7.

industrifolk, forretningsdrivende m.fl. dannede deres egne foreninger med det formål at have et talerør i forhold til staten og resten af samfundet.

Dampskibsrederne var ingen undtagelse, og d. 17. januar 1884 stiftes Dansk Dampskibsrhederi-Forening. Som før nævnt adskilte dampskibsrederierne sig fra de traditionelle partsrederier. De havde ikke den samme stærke lokale forankring som mange af partsrederierne og kunne ikke trække på et lokalsamfunds ressourcer. Derfor var det naturligt at få et talerør, der henvendte sig direkte til lovgiverne.

I foreningens love beskrives formålet som: *“at forhandle om Spørgsmaal vedrørende Rhederiejernes fælles Tarv og at foretage saadanne Skridt til dettes Fremme, som maatte findes hensigtsmæssige, saasom gennem Andragender til offentlige Autoriteter etc”*.² Dampskibe var noget af det ypperste, som den tidlige industrialisering kunne præstere. Dampskibe fordrede ikke blot en ny selskabsform, de krævede også nye havnefaciliteter med mulighed for bunkring af vand og kul, og fordi dampskibene udgjorde en vis brandfare, blev de også forvist til særlige havneafsnit. Det krævede investeringer i havneanlæg, som rederierne ikke kunne bære alene. Det var nødvendigt med offentlige investeringer i infrastrukturen, for at man kunne udnytte dampskibenes åbenlyse fordele.

Lige fra begyndelsen lå de danske dampskibsredere i konkurrence med lignende selskaber i nabolandene. Allerede på dette tids-

punkt var rederivirksomheden orienteret mod det internationale fragtmarked, så nogle af de første sager, Rederiforeningen henvendte sig til regeringen om, var toldafgifter på dampskibe og skibsmaterialer, de høje skibs- og havneafgifter i danske havne og konsulatafgifterne i fremmede havne. Udgangspunktet for at søge lempelser i disse afgifter var, at de stillede de danske rederier i en ugunstig position i forhold til de udenlandske rederier, og det lykkedes også rederiforeningen at få forbedringer på disse områder.

Andre sager, som optog rederiforeningen i de første år, var anerkendelsen af danske målebrev i fremmed havn. Danske skibe var målt efter de samme regler som de engelske, men der var flere lande bl.a. Rusland, som havde deres egne måleregler og derfor ikke accepterede de danske. I det konkrete tilfælde gik rederiforeningen til den danske regering med anmodning om, at denne ville gå i forhandlinger med Rusland om accept af de danske målebrev.

Danmarks Dampskibsrhederi-Forening har således helt fra starten fokus på de rammevilkår, som skiftende regeringer har sat for erhvervet, og det har været et erklæret mål på den ene side at søge at påvirke lovgiverne i en retning, som kan fremme erhvervet, og på den anden side søgt støtte og hjælp hos samme i sager, der har at gøre med internationale relationer og regelsæt. I det følgende gives en beskrivelse af nogle af de områder, hvor Danmarks Rederiforening har søgt at gøre sin indflydelse gældende for at forbedre erhvervets vilkår i en skarp international konkurrence.

2 E. Maegaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*, København, 1934.



Danmarks Rederiforening var fra starten en lille forening uden de store lokalebehov. I takt med at erhvervet voksede, øgedes behovet for egnede lokaler. Frem til og med Første Verdenskrig havde foreningen til huse i lejede lokaler forskellige steder i byen, men efter krigen mente man, at det var tid til at foreningen fik sit eget hus. I efteråret 1922 kunne foreningen flytte ind i kontorlokalerne i det nyopførte domicil i Amaliegade 33. Ejendommen huser stadig rederiforeningen og blev renoveret for få år siden.

(Foto Danmarks Rederiforening)

The Danish Shipowners' Association was from the outset a small organisation without the need for large premises. As the Association grew, so did the need for suitable premises. Up until and during World War I the Association had its office in rented premises in various places in town, but after the war it was decided that the time was right for the Association to have its own building. In the autumn of 1922 the Association was able to move into the offices of the newly built domicile in Amaliegade 33. The property still houses the Association and was renovated a few years ago.

(Photo Danish Shipowners' Association)

Mandskabsforhold

Danmarks Rederiforening blev ikke dannet som en arbejdsgiverorganisation, men måtte påtage sig rollen, da sømændene begyndte at organisere sig i fagforeninger. Den side af rederiforeningens virke er der skrevet meget om både fra arbejdsgiver- og arbejdstagerside³ og vil ikke blive behandlet i denne artikel. Derimod er det relevant at se på rederiforeningens indsats i forhold til lovgivningen. Selvom det danske arbejdsmarked er kendetegnet ved, at arbejds- og lønforhold er en sag for arbejdsmarkedets parter, så har der inden for søfart været en række forhold, der har medført, at lovgivning nationalt som internationalt har været afgørende. Det gælder områder som lempeligere skatter til søfolk, bemandingsregler, der har fulgt med den teknologiske udvikling, opblødning af traditionelle fagskel, og ansættelse af udenlandske søfolk.

Aflønning og skatteforhold

Løn til besætningerne er en af de omkostninger, der varierer mest fra land til land. Danmark har været et højtlønsområde i mange år, og det har været svært for danske rederier at holde lønudgifterne nede på samme niveau som mange af konkurrenterne.

I takt med at dansk søfart mødte international konkurrence fra lande med et væsentligt lavere lønniveau end det danske, har Danmarks Rederiforening arbejdet for at skabe

mulighed for at gøre udgifterne til besætningernes lønninger mere konkurrencedygtige. Det blev især mærkbart efter Anden Verdenskrig, hvor nye søfartsnationer og skibe under bekvemmelighedsflag med væsentligt lavere lønudgifter trådte ind på det internationale fragtmarked. Det førte til, at danske fartøjer i linjefart mellem lande i fjernøsten fik mulighed for at hyre lokalt mandskab efter de såkaldte Hong Kong-betingelser, hvor hyren blev fastsat efter de lokale leveomkostninger. Denne regel gjaldt ikke for fartøjer i andre farter. Her skulle danske skibe i hovedreglen fortsat hyre danske søfolk eller i det mindste søfolk under danske overenskomster, men de relativt høje lønninger til danske søfolk blev i stigende grad en negativ konkurrencefaktor. For at begrænse lønudgifterne til de danske søfolk lykkedes det for Danmarks Rederiforening at få indført den særlige sømandsskat i 1959, som betød, at søfolk skulle betale væsentlig mindre end andre lønmodtagere. Sømandsskatten gav en umiddelbar reduktion af lønudgifterne og virkede frem til 1988, hvor danske søfolk, som arbejder på skibe registreret i det nyetablerede Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, blev skattefrie.

Danske eller udenlandske søfolk

Et af de helt store spørgsmål, som har optaget rederiforeningen, har været retten til at bruge udenlandske søfolk på danske skibe. Der har været en lang tradition inden for international søfart, for at søfolk har haft hyre på udenlandske skibe. Det gælder både danske søfolk på fremmede skibe og udenlandske søfolk på

³ Se f.eks. Christian Tortzen: *Den Sømand han maa lide. Sømændenes forbund 1897-1997*. Forlaget Pantheon, 2001. Eller: Jørgen Holck og Jørgen D. Simonsen (red): *Frit Hav. Dansk skibsfart gennem 100 år*, Vojens, 1984

danske skibe. De danske faglige organisationer, hvis fornemste opgave altid har været at sikre deres medlemmer gode løn- og ansættelsesforhold, har altid haft en modvilje imod ansættelse af udenlandske søfolk på danske skibe. De er blevet set som en trussel imod de danske søfolk. Derfor har deres udgangspunkt været, at danske skibe burde bemannes med dansk besætning, og hvis det ikke har været muligt, har de udenlandske søfolk skulle aflønnes efter dansk overenskomst.

I 1970'erne og 1980'erne var dansk søfart imidlertid hårdt ramt af krisen, og flere og flere rederier så sig nødsaget til at sætte deres fartøjer under bekvemmelighedsflag eller nødvendighedsflag alt afhængigt af, hvordan man ser på det. De hyppigst anvendte fremmede flag var Panama, Bahamas og Singapore. Resultatet var, at antallet af danske søfolk beskæftiget i den danske handelsflåde faldt fra 17.000 i 1976 til kun 10.000 i 1986. Denne udvikling var meget svær at sidde overhørig, og fortsatte tendensen var der udsigt til, at dansk søfart under dansk flag snart var en saga blot.

Tendensen var den samme i andre europæiske søfartsnationer, som oprettede åbne registre for at imødegå udviklingen, og Danmarks Rederiforening pressede på for at få et tilsvarende åbent register i Danmark. Det lykkedes, og i 1988 var Dansk Internationalt Skibsregister en realitet. På især to punkter giver DIS store lettelser til rederierne. Det første er den skattefrihed for danske søfolk, som fulgte i kølvandet på DIS. For det andet åbnede DIS op for, at der kunne ansættes udenlandske søfolk på lokale vilkår frem for danske overenskomster. Det

betød, at danske rederier nu kunne lave overenskomster med faglige organisationer fra de lande, søfolkene kom fra. På den måde åbnede der sig et helt nyt arbejdsmarked med lavere lønvilkår end det danske. Når det på det tidspunkt var blevet muligt at gøre brug af søfolk fra lande som f.eks. Filippinerne, skyldtes det, at uddannelsesniveaueet blandt søfolk fra disse lande var blevet forbedret væsentligt.

Dansk Internationalt Skibsregister er blevet en stor succes og blev ved indførelsen betragtet som det største løft til dansk rederivirksomhed i mange år: *“Helt afgørende har det været, at DIS har skabt så stor tillid til fremtiden, at et bredt udsnit af danske rederier er i gang med betydelige investeringer. DIS har betydet at danske skibes konkurrenceevne er væsentligt forbedret”*.⁴

I de følgende år overførtes de fleste danske skibe i udenrigsfart til DIS, og mange skibe vendte tilbage fra bekvemmelighedsflag til dansk flag. Set ud fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt blev DIS også en succes, idet beskæftigelsen inden for søfarten begyndte at stige efter en lang årrække med fald. En konsekvens af DIS var dog, at stadig færre menige søfolk var danskere, og i dag er det stort set kun officerer, der finder beskæftigelse i den danske udenrigs handelsflåde.

DIS kan ikke betragtes som et bekvemmelighedsflag. Skibe registreret i DIS skal opfylde alle sikkerhedsmæssige, tekniske og arbejdsmæssige internationale standarder, som Danmark forpligter sig til at overholde. Derudover er det Søfartsstyrelsen, som fastsætter beman-

4 Danmarks Rederiforenings årsberetning 1988/89, p. 6.

dingen. Den danske handelsflåde er en meget ung flåde af en høj international standard, og det stiller høje krav til besætningens uddannelse. Derfor er det ikke en fordel at ansætte dårligt uddannede besætninger.

Bemandingsregler

Hvem og hvor mange skal der til at føre et skib forsvarligt? Det har været et evigt stridspunkt mellem de faglige organisationer og rederierne. Der har traditionelt været store skel mellem de forskellige mandskabskategorier: Officerer over for menige, maskinfolk over for dæksfolk. Maskinfolkene var en ny mandskabskategori, som fulgte med motoriseringen af søfarten. Det var ofte folk, der ikke havde en traditionel maritim baggrund, som besatte stillingerne som maskinmestre, fyrbødere, kullempere mv., og de traditionelt uddannede dæksfolk anså dem ikke for at være rigtige søfolk. Skellet mellem maskin- og dæksfolk eksisterede på alle niveauer og var såvel mellem kaptajnen og maskinmesteren som mellem matroser og fyrbødere. Skellet mellem de to besætningskategorier har levet helt op til i dag til trods for, at den teknologiske udvikling har gjort, at det har mistet sin berettigelse.

Nye og mere rationelle arbejdsmetoder og maskiner har reduceret behovet for en talrig besætning og i takt med, at flere og flere overvågningsopgaver i maskinrummet er flyttet op på broen, er behovet for at have officerer, der er specialiseret i enten at arbejde på broen eller i maskinrummet forsvundet. Allerede i starten af 1980'erne begyndte Danmarks Rederiforening at tale for en nedbrydning af de



I 1986 fik Danmarks Rederiforening sit første kontor i Bruxelles. Baggrunden var, at EF var begyndt at lovgive på flere områder, der vedrørte skibsfarten. Derfor var det nødvendigt at have folk tæt på beslutningstagerne. Arbejdet i Bruxelles er gradvist blevet større i takt med, at EU's lovgivning på søfartsområdet er vokset. Derfor indviede Danmarks Rederiforening et nyt og større kontor i 2008. Forholdet til EU er efterhånden blevet af lige så stor betydning som forholdet til den danske lovgivningsmagt.

(Foto Danmarks Rederiforening)

In 1986 the Association acquired its first office in Bruxelles. The background for this was that the EEC had begun to legislate in several areas concerning shipping. Thus it was necessary to have people close to the decision makers. The workload in Bruxelles has gradually become greater the more that EU legislation in the area of shipping has grown. That is why the The Danish Shipowners' Association inaugurated a new and larger office in 2008. The relationship to EU has increasingly acquired just as great importance as the relationship to the Danish legislature.

(Photo Danish Shipowners' Association)



Den danske handelsflåde hører til blandt de mest moderne og avancerede i verden. Det stiller store krav til både rederierne og besætningen at få skibene til at sejle i en rentabel fart.

(Foto A. P. Møller-Mærsk)

The Danish merchant fleet is among the most modern and advanced in the world. It demands a lot of both the shipping companies and the crew to enable the ships to sail at a profitable speed.

(Photo A. P. Møller-Mærsk)

gamle fagskel mellem bro og maskine. I 1983 bebudede industriministeriet en revidering af bemandingsloven, som var kommet ud af takt med de aktuelle behov, idet de fleste skibe sejlede med individuelt fastsat bemanding. I den forbindelse fremsatte Danmarks Rederiforening en række forslag til ændringer i mandskabsloven. Herunder muligheden for at bemandede skibene med en alterneringsbesætning, hvilket indebar, at besætningen om bord kunne arbejde inden for alle arbejdsområder alt efter behov. Argumentet var det ofte anvendte, at det var nødvendigt for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og med henvisning til en række europæiske lande, hvor alternation allerede var indført. I 1985 blev lovgivningen vedrørende søfartsuddannelser ændret således, at det menige mandskab fremover skulle uddannes til skibsassistenter, som var kvalificeret til både at arbejde på dækket og i maskinrummet. Matroser og motormænd fik mulighed for efteruddannelse, så de også blev kvalificeret til at arbejde begge steder. De nye muligheder for at hyre enhedsmandskab mødte stor modstand blandt søfolk med den gamle uddannelse, som ikke ønskede at udvide grænserne for, hvad de kunne sættes til om bord, men da DIS blev oprettet i 1988 skulle der indgås nye overenskomster, og det betød et endeligt farvel til de gamle faggrænser.

Rederiforeningen havde også længe ønsket at få nedbrudt skellet mellem officerer i maskinen og officerer på broen. I takt med at betjeningen af motoren blev mere og mere automatiseret, kunne flere opgaver løses fra broen. Derfor ønskede Danmarks Rederiforening, at

også skellet mellem bro- og maskinofficerer blev fjernet. I 2000 påbegyndtes uddannelsen af de såkaldte dualofficerer, som kan varetage opgaver både på broen og i maskinen, og de første duale juniorofficerer kom ud at sejle i 2002.

For at imødekomme de stadigt stigende krav til besætningens uddannelse har Danmarks Rederiforening bakket op omkring de bestræbelser, der har været, for at de enkelte landes søfartsuddannelser lever op til bestemte internationale standarder. I 2001 trådte en revision af den såkaldte STCW-konvention i kraft. Revisionen omhandler anerkendelse af udenlandske sønæringsbeviser og betyder, at udenlandske søfolk på danske skibe skal have et bevis, som er anerkendt af Søfartsstyrelsen. Anerkendelsen gælder de lande, som Danmark har indgået bilaterale aftaler med, og ved konventionens ikrafttræden havde Danmark indgået aftaler med de lande, som primært leverer mandskab til de danske skibe. En følge af STCW-konventionen⁵ er, at rederierne kan ansætte både menig besætning og officerer fra lande, Danmark har indgået aftaler med. Det har betydet, at nogle rederier er begyndt at droppe danske officerer til fordel for udenlandske, da de er billigere, hvilket medfører besparelser pr. fartøj på mellem en og to millioner kroner på årsbasis.⁶ I dag er arbejdsmarkedet

5 STCW er en forkortelse af The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. De første standarder for STCW blev vedtaget i 1978, men er løbende blevet revideret, bl.a. efter ulykken med EXXON VALDEZ.

6 *Søfart* 29/5 2009, p. 4.

for den danske handelsflåde blevet udvidet, således at der kan hentes arbejdskraft på det internationale marked til lønninger, som ligger væsentlig under de danske, og det er i dag ikke lovgivning eller danske overenskomster, der forhindrer ansættelsen af udenlandske søfolk, menige som officerer, i den danske handelsflåde. Dog skal kaptajnen på danske skibe stadig være EU-borger. Nationale løn- og ansættelsesforhold er ikke længere en konkurrenceforvridende parameter for dansk søfart.

Miljøproblemer, den store udfordring nu og i fremtiden

Miljøproblemer og forurening kender ingen grænser og lokale eller regionale miljøkrav har i de fleste tilfælde virket konkurrenceforvridende, samtidig med at de ikke har haft tilstrækkelig effekt på problemet. I takt med at fokus på skibsfartens påvirkning af miljøet er blevet skærpet, har Danmarks Rederiforening arbejdet for, at miljølovgivningen bliver international, og i de seneste år er foreningen gået forrest i bestræbelserne på at gøre skibsfart så miljøneutralt som muligt.

Forurening af havet

Havet blev i århundreder betragtet som nærmest bundløst og upåvirkeligt af forurening. Her kunne udledes spildevand og affald, uden at det kunne ses eller mærkes. Med introduktionen af olie som brændstof i begyndelsen af det 20. århundrede ændredes denne opfattelse. Olie sviner og synker ikke lige til bunds, så forurening i form af spild af olie og udskylning af bund- og lasttanke begyndte at give synlige

spor i form af ubehagelige tjære- og olieklatter langs kysterne. Allerede i 1921 indbød den britiske regering til en konference om kystforurening, og få år senere fulgte USA op med et internationalt møde om problemet. Det medførte en frivillig aftale mellem en række rederier om ikke at udlede olie inden for 50 sømil fra kysten. Efter Anden Verdenskrig blev den første globale konvention om olieforurening vedtaget i 1954. Konventionen var ikke særlig vidtgående. Det var fortsat almindelig praksis at dumpe skibenes olieaffald, dog blev der indført en dumpingfri zone på 50 sømil fra land. I løbet af 1960'erne blev denne praksis gradvist udfaset i takt med at olieselskaberne udviklede metoder til at skille vand og olie, så udledningerne blev minimeret. I 1967 grundstødte olietankskibet M/T TORREY CANYON ud for Cornwall. Det medførte en olieforurening af hidtil ukendte dimensioner og øgede mediernes og dermed offentlighedens fokus på skibenes forurening. I 1973 blev en ny international konvention Marpol – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, vedtaget med henblik på at begrænse forureningen fra skibe. I Marpol indgik regler for redernes og lastejernes erstatningsansvar og de enkelte kyststaters ret til at gribe ind over for fartøjer, der udgjorde en forureningsmæssig trussel.

Danmarks Rederiforening arbejdede efterfølgende intenst på at få sikret en ligelig fordeling af erstatningsansvaret mellem reder og lastejere. Argumentet herfor var, at ved at drage lastejerne til ansvar blev de ansporet til at benytte tonnager af høj teknologisk og sikkerhedsmæssig standard frem for at vælge tonna-

ge, der ikke prioriterede miljø og sikkerhed så højt. Et andet argument var, at rederne alene ikke har været i stand til at løfte erstatningsansvaret.

I 1989 skete ulykken med M/T EXXON VALDEZ i Prince William Sound i Alaska. EXXON VALDEZ var et nyt skib – kun to år gammelt – da det gik på grund d. 24. marts 1989 og lækkede ca. 42 millioner liter olie. Det var ikke det største olieudslip i verden, men det foregik i et meget følsomt arktisk miljø, og så var det ud for Alaska, en af USA's 50 stater. Mediedækningen var enorm, og der blev bragt billeder af fugle indsmurt i olie, og mennesker der førte en desperat kamp for at formindske skaderne. Da EXXON VALDEZ var et ret nyt skib, besætningen var amerikansk, og skibet var ejet af verdens største olieselskab, kunne ulykken ikke skyldes dårlig vedligeholdelse, gammeldags teknologi eller en dårligt uddannet besætning. Derfor satte ulykken fokus både på teknologi og den menneskelige faktor i forbindelse med ulykken. En konsekvens af katastrofen var, at der få år senere blev indført bestemmelser om, at fremtidige tankskibe skulle være med dobbeltskrog, og der blev påbegyndt en revision af de internationale standarder for besætningens uddannelse STCW.

I takt med at den generelle bevidsthed om havenes sårbarhed over for forurening er vokset, er Danmarks Rederiforenings engagement blevet større, men holdningen har altid været, at forureningsbekæmpelse er en sag, der bør løses internationalt. Derfor har rederiforeningen gang på gang slået på, at forureningsproblemer skal finde sin løsning i The International Mari-

time Organization IMO og ikke som lokale eller regionale krav til skibenes udstyr, da disse meget nemt kan komme til at virke konkurrenceforvridende, og det er i stigende grad lykkedes at få overflødiggjort nationale særregler i takt med, at de bliver dækket af internationalt vedtagne konventioner. Det er imidlertid ikke nok, at der vedtages miljøbeskyttende konventioner, rederierhvervet skal også have mulighed for at efterleve dem. Et eksempel kan være forbuddet imod at udlede kloakspildevand og olieaffald i havene omkring Nordsøen og Østersøen. Dette forbud bakker Rederiforeningen fuldstændig op om, men kræver til gengæld, at skibene får mulighed for at aflevere deres affald, når de er i havn.

Luftforurening

Mens ulykker med tankskibe og tømning af tanke til havs har haft konsekvenser, der har været til at tage og føle på, så er det først inden for de seneste år, at skibsfartens bidrag til luftforureningen er kommet i fokus.

I begyndelsen af 1990'erne var man stadig af den opfattelse, at skibsfarten kun bidrog marginalt til luftforureningen, men rederiforeningen stillede sig positivt over for ønskerne om at udledningen af svovl blev reduceret. Grunden til den høje udledning af svovl var, at skibene sejlede på tung olie, som var et restprodukt fra olieraffinaderierne. Siden den første oliekrise i 1972 havde rederierhvervet været meget opmærksom på omkostningerne til brændstof, og der havde til stadighed været en udvikling i gang med henblik på at optimere skibenes skrogform og skibsmotorerne for at



Foto af TORM tankskib. I kølvandet på en række forureningskatastrofer, specielt ulykken med EXXON VALDEZ i 1989, blev kravene om øget sikkerhed i forbindelse med olietransporter skærpet. Den danske tankflåde er meget ung. Alle skibe er dobbeltskrogede og opfylder de høje internationale sikkerhedskrav. Det er en bevidst strategi fra Danmarks Rederiforenings side at være på forkant med udviklingen af miljøbeskyttende foranstaltninger.

(Foto Rederiet Torm)

Photo of TORM tanker ship. A number of pollution catastrophes, especially the accident with the EXXON VALDEZ in 1989, led to demands for improved safety in connection with oil transports. The Danish tanker fleet is very new; all the ships are double-hulled and live up to the high international safety standards. It is a conscious strategy on the part of the Danish Shipowners' Association to be at the forefront in the development of measures to protect the environment.

(Photo TORM A/S)

begrænse brændstofforbruget. Derfor kunne man med en vis rygdækning sige, at man inden for søfarten havde taget forholdsregler, man først nu var begyndt at tage alvorligt inden for det øvrige erhvervsliv. Bekæmpelse af luftforureningen kom først til udtryk i forhold til skibenes udledning af kvælstofoxider og svovloxider.

Den har haft form af krav om begrænsning af svovlindholdet i brændstoffet og en mere effektiv rensning af udstødningsgasserne, når skibene har nærmet sig tætbefolkede kystnære farvande. Opmærksomheden på de miljømæssige udledninger af svovloxider i form af forsuring af regnvand har medført strenge regler for indholdet af affaldsstoffer i skibenes brændstof, og i dag er det i den Engelske Kanal, Nordsøen og i Østersøen kun tilladt at bruge brændstof med et stærkt reduceret indhold af svovl.

Mod en renere søfart

I de seneste år er fokus på luftforureningen blevet endnu større, og udledningen af CO₂ har fået en væsentlig plads i miljøregnskabet. Skibsfart er den mest energiøkonomiske transportform, men i kraft af dens omfang bidrager den også markant til udledningen af CO₂. Derfor arbejder rederierhvervet intenst på at få minimeret CO₂-udledningen fra skibsfarten yderligere. I forhold til forurening af miljøet i nærområderne er Danmarks Rederiforening indgået i et partnerskab for renere skibsfart med Miljøstyrelsen. Formålet er at begrænse udledningen af svovl og andre miljøfremmede stoffer blandt andet ved at forbedre rensnin-

gen af udstødningsgasser og gøre brændstofforbruget så lille som muligt set i forhold til dødvægtstonnagen. Man regner med at reducere brændstofforbruget med 15% som følge af tekniske forbedringer, og hertil vil fartreduktioner give yderligere besparelser.

Også på andre områder er de internationale miljøbestemmelser blevet strammet væsentligt. Et problem, som man tidligere ikke havde forestillet sig kunne være et problem, er skibenes udskiftning af ballastvand, men det har vist sig, at man ved at fylde ballastvand i en verdensdel og tømme det i en anden har været medvirkende til udbredelse af invasive dyre- og plantearter. I europæiske farvande har der vist sig store problemer med bl.a. den amerikanske knivmusling, som i Vadehavet er på vej til at udkonkurrere de lokale muslingearter. Den meget omtalte dræbergople, som egentlig hedder den californiske ribbegople, har allerede påført fiskeriet i Sortehavet uoprettelig skade. Begge arter er kommet til Europa fra Amerika via ballastvand. Der findes også eksempler på invasive arter, der er gået den anden vej. Strandkrabben som er naturligt hjemmehørende langs kysterne af Europa og Nordafrika blev allerede i slutningen af 1800-tallet fundet i Australien og har siden bredt sig voldsomt. Derfor er der indført bestemmelser om rensning af ballastvand. I de tilfælde hvor ballastvandet ikke renses, skal det skiftes langt ude til søs, så muligheden for spredning af invasive arter reduceres til et minimum.

Et andet miljøproblem, som først er blevet erkendt inden for de seneste 15-20 år, er forurening fra skibenes bundmaling. Bund-

maling er tilsat begroningshæmmende stoffer for at forhindre, at skibet gror til med alger og lignende under vandlinjen med dårligere brændstoføkonomi til følge. Den store synder har været de såkaldte TBT-holdige malinger⁷, som er årsag til væksthæmning, sterilitet, og dødelighed i en række vandorganismer. Allerede i 2003 ophørte de fleste rederier med at bruge bundmalinger indeholdende TBT, og i 2008 trådte en international konvention om kontrol med TBT-holdige bundmalinger på skibe i kraft.

Ophugning af skibe udgør også et miljømæssigt problem, både med hensyn til forurening og arbejdsmiljø. Selvom det er meget få skibe, som dansk søfart sender til ophugning, bakker rederiforeningen op om en ny konvention fra 2009, som stiller krav til de steder, hvor skibe ophugges, og som forpligter rederierne til at skaffe oplysninger om, hvilke farlige stoffer der indgår i skibenes konstruktion.

Danmarks Rederiforening har i flere år for at sikre en miljømæssig forsvarlig ophugning anbefalet de danske rederier at dokumentere, hvilke stoffer skibene indeholder.

Man kan spørge, hvorfor rederiforeningen går aktivt ind på miljø- og klimaområdet. Men der vil sandsynligvis i fremtiden blive pålagt afgifter på de fleste former for miljøbelastning, og set i det lys, kan det gå hen og blive en fordel at være forberedt, og så længe miljøkravene er internationale vil de ikke virke konkurrence-

⁷ TBT = Tributyltin har traditionelt været anvendt som det mest effektive antibegroningsmiddel i bundmaling til skibe. TBT er imidlertid meget giftigt over for vandlevende organismer og ligeledes svært nedbrydeligt.

forvridende. Tværtimod kan internationale regler være til fordel for rederier som de danske, der har nye skibe, der drives af professionelle organisationer. Derudover står dansk skibsfart med det problem, at erhvervets andel af landets samlede CO₂-udledning er meget høj, hvilket kan risikere at medføre problemer, og det kan blive en konkurrencemæssig parameter at være på forkant med udviklingen i takt med, at der vil blive stillet stadig større krav til transportsektoren om begrænsning af CO₂-udslippet. Det sidste nye tiltag på området er forslag om indførelse af en CO₂-afgift for skibsfarten. Dette forslag har Danmarks Rederiforening selv været med til at stille i FN organet International Maritime Organization, IMO, som beskæftiger sig med bl.a. søsikkerhed og havmiljø.

Det europæiske fællesskab

Danmarks Rederiforening arbejdede primært på at påvirke landets lovgivere og de internationale søfartsorganisationer for at sikre de bedst mulige rammebetingelser, men med Danmarks indtræden i EF fik rederiforeningen en ny lovgivende instans, man skulle forholde sig til. I takt med, at EF og senere EU har udviklet en selvstændig søfartspolitik, har rederiforeningen måtte udvide sine aktiviteter til også at gælde Bruxelles.

Danmarks indtræden i EF i 1972 fik ikke den store betydning for dansk rederierhverv de første år, da EF ikke havde en formuleret søfartspolitik. I Rederiforeningens årsberetninger fra begyndelsen af 1970'erne gøres der heller ikke noget stort nummer ud af medlem-

skabet. Faktisk ønskede man ikke nogen større indblanding i søfarten fra EF's side: *“Der er ikke indenfor EF etableret en fælles skibsfartspolitik, således som det er sket på andre transportområder, og Rederiforeningen er af den mening, at en overnational skibsfartsmyndighed ikke er tilrådelig, fordi den let fører til bureaukrati og ineffektivitet.”*⁸ I de følgende år blev der ikke formuleret en samlet søfartspolitik for EF, og medlemslandene måtte finde sammen fra sag til sag.

Et eksempel på dette er forsøget på at få EF til at handle over for Sovjetunionens statsstøttede søfart i midten af 1970'erne. Den sovjetiske søfart var ikke baseret på rene forretningsmæssige principper, men blev brugt som en kilde til indtjening af vestlig valuta. Derfor kunne de sovjetiske skibe tilbyde fragtrater, der lå under markedsprisen, og på den måde undergrave de vesteuropæiske rederier. Det fik EF's transportministerråd til at beslutte et overvågningssystem, som skulle følge udviklingen i den sovjetiske handelsflådes rater og se, om de var konkurrenceforvridende. Det var håbet, at EF kunne udvirke et pres på Sovjetunionen, således at den ulige konkurrence kunne bringes til ophør, hvilket ikke lykkedes.

I midten af 1980'erne tages de første skridt til en fælles EF-politik på søfartsområdet, og i 1986 fik EF sin første samlede søfartspolitik. Frem for at lave ad hoc-aftaler, når behovet opstod, skulle der nu indføres en række fælles regler for søfartsområdet. Det gjaldt både udadtil, hvor EF trådte ind på den internationale scene, når det gjaldt forhandlinger

8 Danmarks Rederiforening: *Skibsfartsberetning 1974/75*.

om søfartens vilkår, og indadtil, hvor flere og flere rammer for medlemslandenes søfart blev et anliggende for det europæiske fællesskab. Det europæiske fællesskabs nye rolle som aktivt lovgivende vedrørende søfarten krævede Rederiforeningens tilstedeværelse, der hvor beslutningerne blev taget, og det var medvirkende til at Danmarks Rederiforening, som en af de første danske erhvervsorganisationer, fik sin egen repræsentation i Bruxelles.

En af de udfordringer, rederierhvervet har haft i forhold til EF/EU har været en anerkendelse af linjekonferencerne, som af flere blev betragtet som karteldannelser og dermed i strid med EF's konkurrenceregler. I første omgang lykkedes det at få indført undtagelsesregler for linjekonferencerne, så de undgik at komme ind under konkurrencereglerne, men til trods for rederierhvervets forsøg på at bevare tilladelsen til at samarbejde i linjekonferencer blev de endegyldigt erklæret i strid med konkurrencereglerne i 2008, hvor alle linjekonferencer, der indebar trafik til og fra EU, blev forbudt.

På de indre linjer skulle det europæiske marked for søfart liberaliseres, således at medlemslandene fik lige adgang til hinandens cabotagesejlads. Det vil sige sejlads mellem det enkelte lands havne. Her har det været vanskeligt at sikre danske rederier fri adgang til flere medlemslandes indenrigsfart, selvom det har været EF's hensigt, og det er et problem, der stadig arbejdes på.

Et af formålene med at introducere en fælles EF-politik på søfartsområdet var, at forhandle om bilaterale aftaler med lande uden for

EF skulle foretages af EF og ikke af de enkelte medlemslande. Alligevel fortsatte en række lande med at lave deres egne bilaterale aftaler. Det var især et problem, når det gjaldt adgangen til de tidligere kolonier i Vestafrika. Gennem en længere årrække havde nogle af de gamle kolonilande benyttet sig af deres forbindelser til at opnå aftaler, der gav dem særlige fordele i forhold til de øvrige EF-lande. På den måde blev adgangen til det vestafrikanske fragtmarked vanskeliggjort stik imod hensigterne. Senere er det via EU lykkedes Rederiforeningen at sikre danske rederier adgang til dette marked.

I 1996 samledes EU's søfartspolitik om tre hovedelementer: Sikkerhed til søs, liberale eksterne relationer og tiltag, der kan fremme konkurrenceevnen.⁹ Denne præcisering af EU's søfartspolitik blev hilst velkommen af rederiforeningen, som i samme årsberetning beklager den manglende vilje til netop at føre en liberal søfartspolitik i forbindelse med bilaterale handelsaftaler med tredjelande. I flere tilfælde havde EU ikke benyttet sig af lejligheden til at sikre europæisk søfart fri og lige markedsadgang, når der blev indgået handelsaftaler med tredjelande.¹⁰

I takt med at EF, og senere EU, har ført en stadig mere aktiv søfartspolitik, er Danmarks Rederiforenings forhold til EU begyndt at ligne forholdet til den danske stat. Det kan næsten ikke udtrykkes tydeligere end i forordet til årsberetningen for 1990/91: *“EF-Kommissionen bliver stadig mere aktiv på søfartsområdet.*

9 Danmarks Rederiforening: Beretning 1996/97, p.7.

10 Danmarks Rederiforening: Beretning 1996/97, p.21.

Der fremsættes forslag på det skibsfartspolitiske område såvel som vedrørende tekniske og sociale forhold. Beklageligvis har Kommissionen endnu ikke erkendt, at Europas handelsflåder er ude i skarp international konkurrence, og at EF's direktiver og forordninger må tilpasses søens særlige forhold, ligesom medlemslandenes lovgivning er det." Danmarks Rederiforening har på samme måde som i forhold til den danske stat arbejdet på, at rammebetingelserne inden for EU tager højde for søfartens internationale karakter, og ud fra de seneste udmeldinger må det siges, at det er lykkedes. I januar 2009 lancerede Europa-Kommissionen en ny maritim strategi, som bl.a. har fokus på konkurrenceevne, arbejdskraft og kvalitetsskibsfart. Hensigten er at sikre erhvervets konkurrenceevne ved gode rammevilkår, fremme af nærskibsfart og international regulering af miljø- og sikkerhedsspørgsmål. Alt sammen vilkår, som Danmarks Rederiforening har arbejdet på i årevis i national sammenhæng.

Det er imidlertid ikke alt, der går rederiforeningens vej i EU. Kampen om linjekonferencerne blev tabt i 2008, og i de seneste år har Rederiforeningen kæmpet imod, at EU har subsidieret udvalgte færgeruter med henblik på at flytte mere trafik over på skibene til aflastning af de europæiske jernbaner og motorvejsnet. Rederiforeningen vender sig ikke imod støtte til innovation, men når støtten går til traditionelle koncepter, vurderes risikoen for konkurrenceforvridning at være for stor. Her har der vist sig en konflikt mellem på den ene side EU-systemet, der ønsker at bruge subsidiering som et trafikpolitisk styringsmid-

del, og på den anden side Danmarks Rederiforening, som ønsker et liberaliseret søfartserhverv, som fungerer på markedsvilkår – også inden for EU.

Hvorvidt det vil lykkes rederiforeningen at få fjernet disse subsidier, er det ikke til at sige, men det viser, at der set ud fra rederiforeningens perspektiv fortsat vil være mange udfordringer i forhold til EU. Man kan sige, at med EU har Danmarks Rederiforening fået endnu en instans, de skal forholde sig til, og hvor de skal arbejde for at sikre de bedst mulige rammebetingelser. I takt med, at EU får et stadig større ansvarsområde, vil flere afgørelser af betydning for dansk rederierhverv blive vedtaget i Bruxelles og ikke på Christiansborg.

Fri og lige adgang til fragtmarkedet

En forudsætning for at operere internationalt har altid været en fri og lige adgang til havet, og en af de største hindringer, bortset fra krig, har gennem tiden været beskyttelse af nationale særinteresser. Særligt for søfarten i et lille land som Danmark, hvor 95 % af indtjeningen kommer fra sejlads mellem tredjelande, er det afgørende, at fragtmarkedet er frit tilgængeligt.

Dansk søfart har en lang tradition for at være internationalt orienteret. Den florissante handel i 1700-tallet levede højt på Danmarks neutralitet, og danske skibe fragtede mange varer for de forskellige krigsførende europæiske stater, både fra Østen og Vestindien til Europa og mellem landene i Østen. Det var således ikke noget nyt, da Ø.K. med H.N. Andersen i spidsen etablerede et omfattende rutenet i Fjernøsten.

Beskyttelse af national søfart har eksisteret siden midten af 1600-tallet, hvor England gennemførte den såkaldte Navigation Act, som forbeholdt al trafik mellem moderlandet og dets kolonier for britisk tonnage. Derudover skulle varehandel mellem England og andre nationer deles ligeligt mellem de samhandelnde lande. I midten af 1800-tallet var Englands handel med kolonierne og andre nationer blevet så omfattende, at den engelske handelsflåde ikke kunne løfte opgaven alene, og Navigation Act blev afskaffet til fordel for en mere liberal politik, der gjorde markedet frit. Frem til Første Verdenskrig var søfarten kun i begrænset omfang ramt af national beskyttelsespolitik, men i mellemkrigstiden befordrede den økonomiske krise, at flere lande indførte protektionistiske love og foranstaltninger til beskyttelse af egen søfart.

Hensynet til hjemlig beskæftigelse vejede tungere end fordelene ved et frit fragtmarked, og i flere tilfælde lå der også strategiske overvejelser bag beskyttelsespolitikken. Behovet for en stor hjemlig handelsflåde, der kunne trækkes på i tilfælde af krig, var et vægtigt argument, som bl.a. lå til grund for USA's Merchant Marine Act fra 1920, som bl.a. har ført til, at den amerikanske indenrigs skibsfart er forbeholdt amerikansk byggede, ejede og bemandede skibe. Under depressionen i 1930'erne indførte USA også direkte støtteordninger til landets vigtigste oversøiske linjefarter. I kapløbet om statsstøtte kunne et lille land som Danmark ikke følge med, og det var med beklagelse, at Danmarks Rederiforening kunne konstatere, at statsprotektionisme og



Broen på M/S ROY MÆRSK 2006. Der er en verden til forskel på broen på et dampskib fra slutningen af 1800-tallet og broen på et moderne fragtskib. I dag styres både skib og maskine fra broen ved hjælp af elektronisk overvågnings- og navigationsudstyr. Den teknologiske udvikling har overflødiggjort det gamle skel mellem maskinofficerer og officerer på broen, og i dag uddannes officererne til at varetage begge funktioner. Takket være Dansk Internationalt Skibsregister, er rederierne ikke bundet af gamle overenskomster, der havde rod i fortidens teknologi. (Foto H&S)

The bridge on M/S ROY MÆRSK. There is a world of difference between the bridge of a steamship from the end of the 19th century and the bridge of a modern cargo ship. Today both the ship and the engine are steered from the bridge with the help of electronic surveillance and navigational equipment. The technological development has made the old distinction between engineers and the officers on the bridge unnecessary, and today officers are trained to take charge of both functions. Thanks to the Danish International Ship Register the shipping companies are no longer bound by the old wage agreements which had their roots in antiquated technology. (Photo DMM)

direkte subsidier var med til at ødelægge det frie fragtmarked.

Anden Verdenskrig bragte ikke en ende på den nationale beskyttelse af skibsfarten, tværtimod. En lang række nye stater specielt i Afrika og flere sydamerikanske lande begyndte at føre en protektionistisk søfartspolitik. Disse lande havde ikke midler til at subsidiere deres egen handelsflåde. I stedet gav de fortrinsret for deres egen tonnage ved at indføre flagdiskrimination over for søfartsnationer, som landene ikke havde direkte handel med.

For Sydamerikas vedkommende betød flagdiskriminationen, at dansk skibsfart på Latinamerika blev reduceret op igennem 50'erne, 60'erne og 70'erne og i midten af 1980'erne udgjorde indsejlingen på Latinamerika under 1 % af dansk søfarts bruttoindsejling.

Lande i den tredje verden, som var blevet selvstændige efter Anden Verdenskrig, ønskede forståeligt nok at få del i de indtægter, som skibsfarten på deres lande genererede. For at nå dette mål fremsatte u-landene deres krav i FN's organisation for handel og udvikling, United Nations Conference for Trade and Development, også kaldet UNCTAD. De rådede kun over en meget lille del af den samlede verdenstonnage, men ønskede at kunne overføre op mod halvdelen af deres import og eksport til deres egen handelsflåde, og dette skulle ske ved, at de enkelte landes skibsfart fik forret til en vis procentdel af den samlede trafik. Der gik ti år med lange og vanskelige forhandlinger, inden det lykkedes at få vedtaget en konvention, den såkaldte UNCTAD-kode, som sikrede en fast fordeling af lasterne med 40 % til det eks-

porterende land, ligeledes 40 % til det importerende land, mens kun 20 % af lasterne blev givet fri til tredjelandes handelsflåder. UNCTAD-koden ville betyde en voldsom begrænsning af den frie konkurrence på fragtmarkederne, som dansk søfart var afhængig af. Derfor stemte Danmark imod konventionen sammen med nogle få andre søfartsnationer. UNCTAD-koden kunne først træde i kraft, når tilstrækkelig mange lande havde godkendt den, og i de følgende år fulgte langvarige forhandlinger om en ændring af konventionsteksten. Danmark og Storbritannien bestræbte sig på at få EF til at gå ind i forhandlingerne.

Det var vanskeligt, da bl.a. Frankrig, Belgien og Tyskland var positive over for UNCTAD-koden, da de så en mulighed for at udbygge deres skibsfart på baggrund af det lastgrundlag, deres store udenrigshandel skabte. Efter flere års forhandlinger og ved hjælp fra EF lykkedes det at få medlemmerne af UNCTAD til at indgå et kompromis, hvor den oprindelige lastfordeling på 40-40-20 blev revideret til fordel for den internationale søfart. På den baggrund kunne Danmark tiltræde koden i 1983 sammen med fem af de søfartsnationer, der oprindeligt havde stemt imod. Da det især var lande i den tredje verden, der ville nyde godt af koden i dens oprindelige form, blev de indrømmet 40 % af deres egne import- og eksportlaster, mens de resterende 60 % blev givet i fri konkurrence. Kompromiset var en stor sejr for Danmarks Rederiforening og dansk søfart, idet en stor del af verdenshandelen kom i fri konkurrence. Samtidig indgik OECD-landene en aftale om, at deres indbyrdes skibsfart ikke skulle være omfattet af

UNCTAD-koden. Dette havde også stor betydning for dansk søfart, da ca. 60 % af al søtransport på det tidspunkt foregik mellem landene i OECD.

For dansk søfart er det af afgørende betydning, at det internationale fragtmarked er frit. Derfor har Danmarks Rederiforening stort set gennem hele sin eksistens kæmpet for at forhindre både politiske, nationale og tekniske handelshindringer. I dag er størstedelen af de vigtigste fragtmarkeder åbne for dansk søfart, og netop denne åbenhed har været en af forudsætningerne for erhvervets fremgang i det seneste tiår.

Det har krævet et nært samarbejde med landets skiftende regeringer at stå fast på kravet om fri og lige markedsadgang. Ikke mindst i EU har det krævet en særlig indsats for at få overbevist Europakommissionen om, at nationale særinteresser bør vige for en liberal søfartspolitik. Det er ikke lykkedes helt endnu, da flere medlemslande endnu ikke har opgivet at beskytte den nationale søfart. Ellers er det især i den tredje verden, at der fortsat er restriktioner for den internationale søfart. OECD-landene udmærker sig til gengæld med at føre en liberal søfartspolitik. En markant undtagelse er USA, hvor indenrigsfarten fortsat er forbeholdt landets egne fartøjer. Dette er i strid med intentionerne om et frit marked, men Danmarks Rederiforening har erkendt, at USA er så stor og stærk, at det ikke er muligt at lægge internationalt pres på dem for at få åbnet markedet, men man må forlade sig på, at det interne pres for mere effektiv søfart med tiden bliver stort nok.

Direkte subsidiering eller lempelige skattevilkår

Dansk søfart indtager en særstilling i forhold til andre erhverv i Danmark. Lige fra rederiforeningens stiftelse har det været en vigtig opgave at sikre netop de forhold, som gør det muligt at bedrive rederivirksomhed i Danmark. Som nævnt i det foregående afsnit har den lige adgang til fragtmarkedet en afgørende betydning, men også på de indre linjer har det været nødvendigt at sikre sig særstatus. I kraft af sin internationale karakter er det altafgørende, at søfartserhvervet ikke stilles over for økonomiske krav, der er markant anderledes end i de lande, man konkurrerer med. Store lande som f.eks. USA har forsøgt at beskytte den nationale søfart gennem den ovenfor nævnte flagdiskrimination og subsidier til den nationale søfart og værftsindustri. Alligevel har USA i dag ikke nogen internationalt sejlene rederier. Danmark derimod er et lille land, og landets import og eksport er alt for lille til, at den har været i stand til at levere beskæftigelse til landets søfart, derfor er dansk søfart orienteret i mod det internationale fragtmarked.

I 1916, under Første Verdenskrig, beklager Danmarks Rederiforening sig over regeringens manglende opbakning, samtidig med at man erkender, at landet er for lille til at give tilstrækkelig beskæftigelse til erhvervet: *“Naar man lige undtager Ruteskibene, har Erhvervet som en Følge af Forholdene ikke nogen stærk Tilknytning til andre danske Erhverv. Dette har sin Grund i de særlige Forhold her i Landet, hvor Importen og Eksporten ikke staar i det rette Forhold til hinanden. Den Rygrad, som en national Skibsfart*



Danske skibe er moderne og har ry for at tilbyde gode forhold for besætningen. Det gælder både officerer og menige, og skibene lever nemt op til de internationale krav om mandskabsforhold. Her ses en del af besætningen på M/S NORA MÆRSK fejre juleaften med karaoke.

(Foto H&S)

Danish ships are modern and have a reputation for providing good conditions for the crew. That applies to both officers and seamen, and the ships easily live up to the international standards regarding conditions for the crew. Here you see the crew on board M/S NORA MÆRSK celebrating Christmas singing karaoke.

(Photo DMM)

skulde have i en Eksport, der stod i nogenlunde rimeligt Forhold til Importen mangler altsaa – og dermed Betingelserne for en ren national Skibsfarts Udvikling. Hertil kommer - og dette ønsker jeg at sige uden nogen som helst Bebrejdelse. At danske Købmænd bruger danske Skibe i Flæng med andre, eftersom Skibenes Position nu passer, og at heller ikke danske Statsvirksomheder under nogen Om-

*stændigheder føler sig kaldet til at give dansk Skibsfart noget Særfortrin”.*¹¹ Citatet beskriver ganske præcist rederierhvervets vilkår i et lille land. Den lokale søfart var for lille til at sikre vækst i erhvervet, og beskyttelse af indenrigsfarten eller andre former for statslig subsidiering af søfarten var ikke vejen frem. Denne linje har rederiforeningen fulgt konsekvent, også selvom det ind i mellem har haft store omkostninger. I 1935 var Skandinavien-Amerika Linien tæt på at lukke på grund af manglende indtægter. Søfartsministeriet henvendte sig til Danmarks Rederiforening i en fortrolig skrivelse med forespørgsel om foreningen ville indgå i en undersøgelse af mulighederne for en rekonstruktion af selskabet. Rederiforeningen gik ind i arbejdet, og i første omgang anbefalede man at gøre en undtagelse fra foreningens politik om statsstøtte. Dette medførte en reaktion blandt flere redere, hvorefter rederiforeningens anbefaling blev trukket tilbage, og man meddelte søfartsministeriet: *“at en betydelig del af medlemmerne mente, at bistand fra staten til Skandinavien-Amerika-Liniens videreførelse selv under den forestående form er uforenelig med dansk skibsfarts interesser på Længere sigt. Dette bør veje tungere end hensynet til at opretholde en dansk Amerika-linie”.*¹²

I stedet er det gennem særlige skatteregler og fradragsmuligheder i forbindelse med finansiering, at Rederiforeningen har søgt indirekte støtte til søfarten. Som ethvert andet erhverv i Danmark er søfarten også blevet pålagt skatter og afgifter, men det er lykkedes for rede-

11 E. Maegaard og Jens Vestberg: *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*, København, 1934, p. 99-100.

12 Citeret efter : Jørgen Holck og Jørgen D. Simonsen (red): *Frit Hav. Dansk skibsfart gennem 100 år*, Vojens, 1984, p. 52.

riforeningen at sikre erhvervet meget lempelige skatteforhold sammenlignet med andre erhverv. Det er ikke kommet af sig selv, men gennem forhandlinger med skiftende regeringer er det lykkedes at holde skattetrykket på et niveau, der har gjort dansk søfart konkurrencedygtig. I takt med, at andre lande har indført lempeligere skatter, er det lykkedes rederiforeningen at sikre lignende vilkår i Danmark. Argumentet har igennem årene været stort set det samme, som fremføres i Rederiforeningens årsberetning fra 1994-95: *“For danske rederiers vedkommende foregår konkurrencen på verdenshavene ofte med rederier, der er hjemmehørende i lande, hvor der betales en meget beskeden eller slet ingen selskabsskat.”* Beskatningen af søfarten kan således ikke ses i en isoleret dansk sammenhæng, men skal ses i forhold til beskatningsforholdene i de lande, dansk søfart konkurrerer med. Kapløbet mellem de enkelte lande om at sikre søfarten gunstige beskatningsforhold har gennem tiden været medvirkende til dansk søfarts særstilling. Selskabsskatten, som der henvises til i det ovenstående citat, var gennem 1990'erne og starten af det nye årtusinde et af de områder, som rederiforeningen havde stærke indvendinger imod. I flere af de lande, erhvervet konkurrerede med, havde man indført tonnageskat.

Tonnageskatten er en fast afgift pr. ton rederierne råder over og ikke en beskatning af rederiernes overskud. Den indlysende fordel ved tonnageskatten er, at den er en fast og forudsigelig udgift, som ikke ændrer sig i takt med rederiernes indtjening. Gennem flere års påvirkning af lovgiverne lykkedes det i 2002

at få indført tonnageskat som et frivilligt alternativ til selskabsskatten. Tonnageskattens indførelse blev året efter betegnet som en af grundpillerne i rammevilkårene for dansk skibsfart.¹³ Med tonnageskattens indførelse var dansk skibsfart kommet på omdrejningshøjde med de øvrige europæiske og asiatiske skibsfartsnationer. Beskatningen er dermed ikke længere en konkurrencehæmmende faktor. På den måde er incitamentet for at være så effektive som muligt blevet større.

Et særligt problem som søfarten har kæmpet med, og som forudsætter opbakning fra staten, er dobbeltbeskatningen: Når et rederi har en indtægt på sejlads mellem tredjelande og mellem Danmark og udlandet, har der gennem tiden været eksempler på, at indtægten er blevet beskattet både i udlandet og herhjemme. Her har Rederiforeningen haft brug for staten til at indgå aftaler med de enkelte lande om, at indtægterne kun skal beskattes et af stederne, og Danmark har i dag et internationalt konkurrencedygtig net af skatteaftaler med skibsfartens vigtigste handelspartnere.

Pirater en international opgave

Pirateri er et problem, som man umiddelbart skulle tro hører fortiden til, men gennem de seneste år har problemet fået fornyet aktualitet. Det er ved kysten ud for Somalia og i Adenbugten, at problemet har været størst: I 2006 var der 43 tilfælde af pirateri i Østafrika, et tal der var steget til 122 i 2008, og frem til maj 2009 var antallet allerede oppe på 102 over-

13 Danmarks Rederiforening: *Dansk Skibsfart*, 2003, p.7.

fald¹⁴. Baggrunden for pirateri ud for Østafrika skyldes manglen på et velfungerende statsapparat i Somalia. Siden 1991 har Somalia ikke haft en egentlig regering, og store dele af landet styres af lokale krigsherrer og oprørsgrupper. Længs de somaliske kyster tjente befolkningen til livet ved fiskeri, men sammen med regeringens sammenbrud forsvandt den nationale kystvagt. Havet ud for Somalia var rigt på bl.a. tun, og det tog ikke mange år før udenlandske fiskerflåder begyndte at fiske i somalisk territorialfarvand. Som et modtræk begyndte den lokale fiskerbefolkning at jage de fremmede fiskere væk eller erobre fartøjerne og kræve løsepenge. Herefter var vejen åbnet for egentligt sørøveri. Ved hjælp af små hurtiggående gumibåde, entrehager og håndvåben er det lykkedes for piraterne at skabe en lukrativ, men risikabel forretning, samtidig med at de har skabt stor usikkerhed for søfarten til og fra Suezkanalen. Danske fartøjer har også været udsat for piratangreb. I juni 2008 blev fragtskibet M/S DANICA WHITE kapret, og besætningen blev først frigivet efter 83 dage, da rederiet gik med til at betale en løsesum. Syvende november 2008 blev M/S CEC FUTURE kapret, og i april 2009 prøvede somaliske pirater at kapre fragtskibet MAERSK ALABAMA.

Problemet med pirater er så stort, at internationale flådestyrker er blevet sat ind for at patruljere farvandene ud for Somalia, heriblandt det danske støtteskib ABSALON, som var udsendt fra august 2008 til april 2009. Til trods for flådestyrkens tilstedeværelse er det

ikke lykkedes at sætte en stopper for pirateriet, og der har været overvejelser fremme om det er hensigtsmæssigt at bevæbne handelsfartøjerne, så de kan modstå piratangreb. Dette er imidlertid en løsning, som lægger op til en lang række problemer. For det første kan det medføre en optrapning af piraternes adfærd: Hvis handelsskibene bliver bevæbnet, vil piraterne opruste tilsvarende med risiko for, at skibene bliver beskudt med både materielle og menneskelige tab til følge.

Pirateri er blevet så lukrativ en forretning for bagmændene, at de nemt vil kunne finansiere kraftigere våben. For det andet er der et stort uløst juridisk problem; hvem er ansvarlig, hvis nogen bliver dræbt, uanset om det drejer sig om pirater eller besætningsmedlemmer, når der ikke er tale om en internationalt anerkendt militær styrke, der står for beskyttelsen af handelsfartøjerne.

En anden løsning, der er overvejet, er at lade private sikkerhedsfirmaer stå for beskyttelsen af handelsflåden. Her står man igen over for det samme juridiske problem, samtidig med at der ikke nødvendigvis er lige beskyttelse for alle.

Denne komplekse problemstilling har medført, at Dansk Rederiforening støtter en international løsning, som både skal sikre skibene her og nu, og som på sigt skal sikre stabilitet i området.¹⁵ Pirateriet viser med al tydelighed, at sikringen af havene er en fælles international opgave, som rederierne hverken alene eller sammen kan løfte.

14 *Weekend Avisen* 31/7 2009, p. 10.

15 *Søfart* nr. 24-25, 12. juni 2009, p. 360.

Fra marginalt talerør til et hovederhvervs interesseorganisation

Hvis man skal opsummere Danmarks Rederiforenings indsats gennem de forløbne 125 år må man sige, at den har været en succes. Dampskibsrederierne i Danmark var i 1884 et marginalt erhverv, som ikke havde den helt store betydning for samfundsøkonomien. I dag er skibsfarten landets næststørste eksporterhverv med en valutaindtjening i 2008 på kr. 190 milliarder. At det er gået så godt skyldes selvfølgelig, at de danske rederier er dygtige, men det skyldes i høj grad også, at staten har tilvejebragt rammevilkår, som gavner søfarten.

Danmarks Rederiforening har været i stand til at overbevise skiftende regeringer om erhvervets behov for særbehandling, når det drejer sig om beskatning, ansættelsesforhold og finansiering. Med henvisning til den hårde internationale konkurrence er det lykkedes at opnå forhold for skibsfarten, som ingen andre erhverv nyder godt af i Danmark. Det kan synes urimeligt, at et bestemt erhverv får sådan en særbehandling, men det har betydet, at dansk skibsfart har oplevet en vækst samtidig med at skibsfarten i lande, vi normalt sammenligner os med, er gået tilbage. Dansk skibsfart står i dag stærkere end nogensinde, og skibe, der sejler under dansk flag eller er kontrolleret af danske rederier, står for op mod ti procent af de varer, der transporteres til søs på verdensplan, målt i værdi.

Danmarks Rederiforening har altid arbejdet på to fronter. På de indre linjer har det drejet sig om at skabe nationale rammebetingelser til gavn for erhvervet. Danmark er et lille land,

og det har ikke været en farbar vej, at give direkte subsidiering til skibsfarten. Derimod har rederiforeningen målrettet arbejdet på, at de nationale rammebetingelser ikke har stået i vejen for en konkurrencedygtig søfart.

På de ydre linjer har Danmarks Rederiforening været aktiv i de internationale maritime organisationer, og kæmpet for at åbne fragtmarkedet. Det har rederiforeningen ikke været i stand til at løfte alene, idet internationale konventioner vedtages mellem stater og ikke mellem interesseorganisationer. Derfor har Danmarks Rederiforening været afhængig af den danske stats positive medvirken i internationale spørgsmål. Det gælder både i forbindelse med tiltrædelse af internationale konventioner, men også i forhold omkring flagdiskrimination og dobbeltbeskatning, hvor Danmark har indgået aftaler med en lang række lande.

Fremtidige udfordringer

I Rederiforeningens jubilæumsbog fra 1984 handler det afsluttende kapitel om perspektiverne for fremtidens søfart. Her skitseres mulighederne for kæmpeskibe beregnet til beboelse og ferier og gigantiske ubåde, der skal transportere olie under polarisen. Ingen af delene er blevet realiseret. Dette ikke sagt for at nedgøre tidligere tiders fremtidsvisioner, men for at vise, hvor svært det er, at spå om fremtiden. I 1984 var der ingen, der kunne forudse at miljøspørgsmål, terrortrusler og pirateri ville stå højt på dagsordenen 25 år senere, men det er nogle af de aktuelle problemer, Danmarks Rederiforening og skibsfarten må forholde sig til i dag. Hvordan fremtiden vil tegne sig er

derfor lige så halsløs gerning at beskrive i dag som i 1984. Alligevel vil jeg gøre et forsøg på at pege på et par problemstillinger, som i fremtiden kan komme til at spille en stor rolle.

Klima og miljø

Først og fremmest vil miljøproblematikken fortsat være et af de emner, der vil blive arbejdet med i de kommende år. Der kan både tales for og imod en øget satsning på transport over hav frem for over land. Transport til søs er afgjort den mest energiøkonomiske, sammenlignet med lastbiler og tog. På den anden side vil det inden for overskuelig fremtid være muligt at gøre især togtrafikken mere uafhængig af fossile brændstoffer i form af elektrisk drevne tog, mens der ikke er de store udsigter til, at skibsfartens afhængighed af olie vil blive mindre. Selvom der eksperimenteres med hjælpesejl, ligger det ikke lige for, at vindkraft kan blive andet end et supplement til forbrændingsmotoren.

Nordvestpassagen

Mens der i 1984 blev gjort forestillinger om gigantiske ubåde, som skulle sejle under polarisen, har den globale opvarmning sandsynliggjort, at det kun er et spørgsmål om tid, før nordvestpassagen bliver åben for sejlads. Når det sker, vil en ny og meget kortere rute

mellem Europa og det fjerne Østen være en realitet. Sejladsen vil imidlertid ske gennem et meget følsomt økosystem, hvilket med stor sikkerhed vil kræve skærpede sikkerheds- og miljøbestemmelser, og der ligger et stort fodarbejde forude med at få lagt denne nye sejlads i nogle faste og forsvarlige rammer.

Kampen for det fri hav

Takket være en lang og sej indsats i internationale maritime organisationer og gennem EU er det lykkedes at få åbnet flere og flere fragtmarkeder for den fri konkurrence. Dette har især været en fordel for små lande som Danmark, der har en internationalt orienteret skibsfart. Desværre er der flere lande, som i lyset af den igangværende krise, har tyet til national protektionisme. Det har indtil nu ikke haft den store betydning, men hvis nye og store søfartsnationer som Kina indfører særlige fordele for egne fartøjer, kan national protektionisme gå hen og blive et meget stort problem, som vil kræve en stor indsats at imødegå.

Alt dette er imidlertid forestillinger og gætværk omkring fremtiden. En ting synes dog sikker: Danmarks Rederiforening vil også i fremtiden sammen med den danske regering arbejde for at sikre dansk søfart så gode rammebetingelser som muligt, ganske som det var tilfældet for 125 år siden.

Torkil Adersen

The Danish Shipowners' Association

SUMMARY

The Danish Shipowners' Association [DSA] was established in 1884 and celebrated its 125th anniversary in 2009. The Association was an interest group representing the new Danish steamship companies that arose in the wake of industrialisation. From the outset it was intended that the Association should work to secure the shipping industry the best possible conditions by means of information and the influencing of legislation.

Danish shipping has always been internationally orientated and it has been necessary to obtain special conditions for shipping, which is very different from other industries. By means of close cooperation with changing governments it has been possible to secure the shipping industry favourable tax and duty rules and to ensure manning regulations which are internationally competitive. The article focuses on a number of areas where the DSA has sought influence on developments, and looks at the Association's work to strengthen the position of the shipping industry both nationally and internationally.

Concurrently with the EU acquiring greater influence on shipping legislation the DSA has increased its efforts to influence and cooperate with the decision makers in Bruxelles. The DSA has to a great extent succeeded in ensuring a liberal shipping policy both in Denmark and the EU, and more and more areas of great impor-

tance to the shipping industry are today regulated by international conventions that apply to all countries and which therefore do not distort competition. This applies to environmental questions, manning regulations and training.

The DSA has worked its way up from a small organisation that represented a tiny part of the Danish shipping industry to today when it is one of the most influential interest organisations in Denmark. The DSA has succeeded in creating such favourable conditions that Danish shipping has been in growth over the last 20 years at a time when the shipping industry in other western countries has been on the decline.

It has been particularly successful in creating competitive conditions for Danish shipping in two areas: The establishment of the Danish International Ship's Register in 1989 and the introduction of tonnage tax in 2002. In the last 8-10 years Danish shipping has experienced a marked growth. From a time when members of the DSA merely constituted a fraction of the total Danish shipping the shipowning industry has grown to become Denmark's second largest export industry with annual foreign currency earnings of up to 190 billion Danish crowns, which is 20% of the country's total currency earnings.