

Peter Grube: BIMCO igennem 100 år. Historien om en international maritim organisation

Peter Grube er PR ansvarlig for BIMCO og har været ansat i organisation siden 1990.

Indledning

Denne artikel beskriver de begivenheder, der ledte til etableringen af »The Baltic and International Maritime Council«, i daglig tale BIMCO, der i 2005 fejrer sit 100 års jubilæum. Hvor det er relevant, trækkes der paralleller fra de ideer, man lagde til grund for etableringen af BIMCO i 1905, til de serviceydelser, organisationen i dag tilbyder sine medlemmer. Denne artikel er således ikke en kronologisk gennemgang af BIMCO's historie, men for dem, der ønsker at studere dette, kan det anbefales at læse BIMCO's egne bøger, »All in the same Boat – The Story of BIMCO« samt »The BIMCO Centenary« udgivet i anledning af 100-års jubilæet i 2005.

Kilderne til denne artikel er i det store hele BIMCO's eget historiske materiale. Ved primært at bruge dette materiale løber man naturligvis den risiko, at man kun fortæller den del af historien, som man ønsker at få frem. BIMCO's første Generalsekretær J.F. Myhre udgav i 1927 en bog om sine første 20 år som Generalsekretær. I bogen opridser Myhre de opnåede resultater, og det er nødvendigt at se på dette materiale objektivt, da Myhre, bevidst eller

ubevist, kan fremstille historien i et mere positivt skær. Imidlertid ligger styrken i Myhres materiale i personbeskrivelsen og ikke mindst beskrivelserne af de møder og rejser, man foretog i de første år. Dette giver os et indblik i, hvordan det var at rejse og ikke mindst vigtigheden af at mødes personligt. Vi skal vende tilbage til disse rejser i de følgende afsnit.

Om BIMCO

Sekretariatet har fra begyndelsen ligget i København, men udsynet har altid været internationalt. BIMCO er således ikke en »dansk« organisation, men en international organisation, der i dag har mere end 2.400 medlemmer i 123 lande. Medlemmerne er primært redere, operatører, havneagenter og mæglere, men også nationale organisationer såsom Danmarks Rederiforening og P&I-klubberne findes blandt medlemmerne. Endvidere er der en del andre firmaer med tilknytning til den maritime verden, som er medlemmer, eksempelvis Tryg Forsikrings marineafdeling.

Sekretariatet befinder sig i Bagsværd, nord for København. Det er på alle måder en international organisation, og dette er afspejlet i personalesammensætningen. De 45 medarbejdere kommer fra i alt 13 lande. En del af personalet har deres bag-



BIMCO's hovedsæde i Bagsværd.
(Foto Finn Rosted ApS)

*BIMCO's domicile in Bagsværd.
(Photo: Finn Rosted ApS)*

grund fra danske eller internationale rederier, medens andre har hentet deres erfaringer til søs. Ledelsen består af generalsekretær Carsten Melchior, der kom til BIMCO 1. januar 2005 samt vicegeneralsekretær Søren Larsen, der har været ansat i BIMCO siden 1989, hvor han primært har arbejdet med dokumentudvikling.

De daglige opgaver spænder bredt, men kan inddeles i tre hovedfunktioner: information, dokumentation, og i mangel af et bedre ord: påvirkning. Disse tre områder

vil blive nærmere beskrevet i de følgende kapitler.

De enkelte medlemmer betaler et årligt kontingent og kan herefter trække så meget, som man har behov for, på de enkelte ydelser.

BIMCO's øverste organ er Board of Directors, som består af repræsentanter fra de 20 lande, der økonomisk bidrager mest til BIMCO via deres medlemmers betaling af kontingent. Board of Directors mødes en gang om året. Endvidere har man en



BIMCO's medarbejdere i København fotograferet i 2005 i anledning af organisationens 100-års jubilæum. Forfatteren står på gulvet i bagerste række som nr. tre fra venstre. (Foto: BIMCO)

BIMCO's staff in Copenhagen photographed in 2005 on the occasion of BIMCO's 100th anniversary. Standing on the floor the author is the third person from the left, back row. (Photo: BIMCO)

eksekutivkomité, der mødes tre gange årligt. Dennes 13 medlemmer er valgt på generalforsamlingen i kraft af deres personlige kapacitet, hvilket giver mulighed for at rekrutere medlemmer, der besidder specielle kvalifikationer, der kan være til nytte i forbindelse med organisations arbejde. BIMCOs nuværende præsident er Knud Pontoppidan fra A.P. Møller-Mærsk.

Men – for at forstå BIMCO i dag, er det nødvendigt at skrue tiden tilbage til begyndelsen af det 20. århundrede.

Genesis

Jeg tror, vi har ramt det rigtige psykologiske øjeblik, da denne ide har optaget mange, og som regel forholder det sig sådan, at enighed er grundlaget for succes. Jeg er ikke længere en uforbederlig optimist. Med årene er jeg blevet mere kynisk, da jeg har set mange frugtesløse forsøg til tider med metoder, der har været baseret på en kombination af hastighed og fasthed, som jeg kun mener kan være virkningsløse, men jeg tror på en bevægelse baseret på forståelse og god vilje, og jeg er overbevist om, at vi vil se en forbedring for de interesser, vi repræsenterer.

(Uddrag af tale af Mr. Thomas Cairns ved det første møde i København den 16. februar 1905)

De medlemmer, som mødtes i København fra den 16 til 18. februar 1905, havde en ting til fælles. De var alle involveret i søtransport af tømmer fra den Botniske Bugt og Hvidehavet¹, primært til England. Det var egentligt ganske enkelt: området var den tids største eksportør af tømmer, og England og det Engelske Imperium var de største aftagere. Dengang som nu var der mange anvendelsesmuligheder for tømmeret, men en af de vigtigste var som »pit-

props« som er afstivningstømmer til kulminerne. Endvidere var jernbanerne under hurtig udbygning, og en del træ gik til sveler, de såkaldte »sleepers«.

Returrejserne var med kul, og på den måde var der et minimum af ballasttid involveret. Konkurrencen var hård, og det eneste befragterne reelt var interesseret i, var at få transporteret lasten så billigt som muligt. Kontrakterne, eller certepartierne, som de retteligen hedder, var i stort omfang individuelle, og der manglede balancerede standarddokumenter og klausuler, der kunne bruges fra rejse til rejse, og som beskyttede parterne kommercielt og juridisk på en balanceret og retfærdig måde.

De rederier, der var involveret i denne fart, kom primært fra Danmark, Norge, Finland, England, Sverige, Holland, Tyskland, Belgien, Frankrig og til en vis grad Spanien.

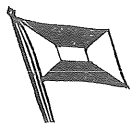
Fra omkring 1901 havde dette marked været helt i bund, og dette i en sådan grad, at rederne var ved at konkurrere hinanden til konkursens rand. Selv moderne skibe havde svært ved at klare sig. Konkurrencen resulterede i både internationale og nationale uoverensstemmelser i form af knubbede ord i medierne, samt en generel mistænksomhed landene imellem. Enkelte redere var grundlæggende imod disse uoverensstemmelser og mente, at man ved at stå sammen ville opnå mere. Tanken havde slået rod i nogle af de mere fremsynede redere; Thomas Cairns fra Cairns, Noble & Co. i Newcastle og Johan Hansen, fra C.K. Hansen. C.K. Hansen var et ledende firma inden for dansk søfart og havde allerede i 1883 etableret A/S D/S Dannebrog²

TELEGRAMADRESSE:
LAURITZEN

J. LAURITZEN

IMPORT & EXPORTFORRETNING
DAMPSKIBSREDERI & KLARERINGSFORRETNING

J. Lauritzen
Esbjerg
WATKINS & SCOTT'S 1885
TELEFON NR. 3.



ESBJERG 6. Februar 1905

	TONS D. W. EXCL. BUNKERS	STANDARDS
NAJADEN	CA. 1650	CA. 600
NIOBE	" 1650	" 600
NANCY	" 1600	" 500
NAUTIK	" 1380	" 520
NORDSØEN	" 1250	" 460
NEXOS	" 1250	" 460
NORA	" 1050	" 390
NAPOLI	" 950	" 350
NEPTUN	" 950	" 300
NERMA	" 850	" 310
ALFA	" 700	" 240
CITO	" 1050	" 390
BODIL	" 950	" 350
DAGMAR	" 950	" 350

Dansk Dampskibsrederiforening,

Kjøbenhavn

Deres Ærede af 28' f. Md. har jeg rigtigt
modtaget og bemærker deraf, at et internationalt Møde til Drøftelse
af Minimumsfragter paa Nord- og Østersøen vil blive afholdt i Kjøben-
havn den 16' ds., ved hvilken Lejlighed jeg ikke skal undlade at give
Møde.-

M e d m e g e n A g t e l s e

J. Lauritzen

Brev fra J. Lauritzen i Esbjerg bekræftende skibsrederens deltagelse i BIMCO's stiftelsesmøde den 16. februar 1905.

Letter from Mr. J. Lauritzen in Esbjerg confirming the shipowner's participation in the founding general meeting of BIMCO on February 16th 1905.

Den 5. januar 1905 sendte Cairns et telegram til Johan Hansen:

Med baggrund i raterne i Baltikum for den kommende sæson, kan De bibringe enighed mel-

lem de Danske, Norske, Svenske og Tyske redere om at samarbejde med de Engelske rederne, for at opnå om ikke høje rater, så dog rimelige rater. Befragterne prøver generelt at opnå en rate sva-



Dampskibet ALT HEIDELBERG under lastning af tømmer i Østersøhavn i begyndelsen af 1900-tallet. (Foto BIMCO)

The steamship ALT HEIDELBERG of Stettin being loaded with timber in a Baltic harbour in the beginning of the 20th century. (Photo: BIMCO)

rende til den laveste fra sidste sæson og dette bør stoppes øjeblikkeligt. Hvis ikke, er forbedring umulig, selv med et bedre marked.³

Ideen og visionen i telegrammet imponerede i høj grad Johan Hansen, og efter at have konfereret med sine Danske kollegaer, inklusive Danmarks Rederiforening, skrev han tilbage til Thomas Cairns, at stemnin-

gen i England var for et fælles møde mellem rederne for at diskutere et eventuelt samarbejde på tværs af grænserne.

»Ville det ikke være mest praktisk, om De kunne få de ledende redere og de rederorganisationer, som har interesser i den Baltiske fart, til at mødes med os, f.eks. i København, som synes at være det mest centrale sted for alle«.

Johan Hansen havde dog ingen illusioner om, at dette ville løse alle problemer og i sit svar pointerede han dette:

»Jeg tror ikke et øjeblik på, at vi vil være i stand til at regulere fragtraterne, men når det rygtes, at et sådant møde har fundet sted, vil det uden tvivl resultere i, at de forskellige redere ikke binder sig under et vist acceptabelt minimum..... Det er på høje tid, at noget bliver gjort, hvis dette skal være til nytte i det kommende år; og der er ingen tid at spille«.

At der ingen tid var at spille blev demonstreret ved, at det første møde fandt sted kun fem uger efter, det første telegram blev sendt fra Thomas Cairns til Johan Hansen. Udover det øjeblikkelige behov for at sætte noget i værk, der ville gøre nytte hele den kommende sæson, var der også en anden årsag til hastværket, nemlig at sejlskibsrederne var mødtes i Limhamn sent på året i 1904. På dette møde var det blandt andet blevet diskuteret, hvordan man kunne forbedre fragtraterne for sejlskibene. Cairns og Hansen har formentligt haft i tankerne, at et udspil, der først kom fra sejlskibsrederne, ville tage noget af effekten af deres forslag, som ikke mindst var tænkt som værende et psykologisk træk vendt mod befragterne for at øge raterne. Det har nok også spillet ind, at ved at lade sejlskibsrederne komme først med deres forslag, var der en risiko for, at dampskibsrederne kunne blive beskyldt for at kopiere sejlskibsredernes initiativ.

At der var en stor forskel på de to parters interesser kan nok ikke overraske set i lyset af den teknologiske forskel. Men som det fremgår af senere korrespondance i BIM-

CO's arkiver, var der også uoverensstemmelser af mere grundlæggende karakter. På et tidspunkt, da BIMCO var blevet etableret, diskuterede man en sammenlægning med sejlskibsredernes organisation, men efter noget diskussion strandede dette forslag. Man havde for forskellige interesser.

Først i 1917 lykkedes det at komme overens, om at sejlskibsredere kunne blive medlemmer af BIMCO, da man på dette tidspunkt var af den overbevisning, at det kun kunne styrke organisationen udadtil. Fra korrespondancen i BIMCO fremgår det, at en medvirkende årsag til denne kovending var et ønske om, at hele branchen stod sammen efter tabene til søs som følge af 1. verdenskrig. Ved generalforsamlingen i 1920 ændrede man formelt på reglerne og gav på den måde plads til en separat medlemskategori for sejlskibsrederne. Ved årsskiftet 1920 var der 63 redere med 222 skibe og i alt 123.000 BRT. I december 1921 var dette tal steget til 157 redere med i alt 450 skibe med en total tonnage på 244.674 BRT.

Men reelt havde sejlskibene udspillet deres rolle, og i 1925 blev det besluttet, at det ikke længere var nødvendigt med en separat kategori for sejlskibsrederne. Mange af sejlskibsrederne var gradvist ved at overgå til damp, og deres interesser var således fuldt ud repræsenteret i BIMCO.

Sammen er vi stærke

Fra den 16.-18. februar 1905 mødtes man så i København. Til stede var i alt 102 rederier fra 10 lande, og disse redere repræsenterede omkring en million BRT. De danske rederier var:

<i>Rederi</i>	<i>Repræsentant</i>	<i>BRT</i>
<i>Det Forende Dampskibsselskab</i>	<i>Jacob Brandt</i>	<i>150.238</i>
<i>Dampskibsselskaberne Kjöbenhavn, Union Østersøen, Inga</i>	<i>P.L Fisker</i>	<i>49.727</i>
<i>Dampskibsselskaberne Dannebrog, D/S af 1896, D/S Neptun</i>	<i>C.K. Hansen</i>	<i>41.562</i>
<i>Dampskibsselskaberne Carl, Skjold, Gorm</i>	<i>L.H. Carl</i>	<i>23.421</i>
<i>Dampskibsselskabet Norden</i>	<i>P. de N. Brown</i>	<i>30.441</i>
<i>Dampskibsselskaberne Ægir, Myren, Skjalm Hvide, Holm & Wonsild</i>		<i>8.417</i>
<i>Det Helsingørske Dampskibsselskab</i>	<i>H.C. Nyborg</i>	<i>6.355</i>
<i>Dampskibsselskabet Danmark, Th. Sonne and Co.</i>		<i>9,399</i>
<i>Dampskibsselskaberne Cimbria, Vendila, Fiona, Svendsen and Christensen</i>		<i>16.678</i>
<i>Dampskibsselskabet Heimdal</i>	<i>Martin Carl</i>	<i>7.992</i>
<i>Dampskibsselskaberne Urania, Nordsøen</i>	<i>Alfred Christensen</i>	<i>11.821</i>
<i>A. Asgeirsson</i>	<i>A. Asgeirsson</i>	<i>849</i>
<i>Dampskibsselskabet Thore</i>	<i>T.E. Tulinius</i>	<i>1.643</i>
<i>Dampskibsselskabet »Phönix«</i>	<i>R.A. Robbert</i>	<i>1198</i>
<i>Dampskibsselskaberne Torm, Ajax, Bornholm, Nauta</i>	<i>D. Torm</i>	<i>8.341</i>
<i>Dampskibsselskaberne Vulcan, Mercur</i>	<i>C.P. Jensen</i>	<i>8.979</i>
<i>Dampskibsselskabet Øresund</i>	<i>Jens Krogh</i>	<i>755</i>
<i>Dampskibsselskabet Activ</i>	<i>Carl Hassager</i>	<i>946</i>
<i>Aalborg Dampskibsselskab</i>	<i>N.K. Stroyberg</i>	<i>4.038</i>
<i>Dampskibsselskabet Vesterhavet</i>	<i>J. Lauritzen</i>	<i>11.081</i>
<i>Dampskibsselskabet Jylland</i>	<i>V. Greibe</i>	<i>4.443</i>
<i>Dampskibsselskabet Dania</i>	<i>Chr. Andersen</i>	<i>1.670</i>
<i>Dampskibsselskabet Steam</i>	<i>Johnsen og Jespersen</i>	<i>10.200</i>
<i>Dampskibsselskabet Viking, A.O. Andersen and Co.</i>		<i>3,806</i>

MINIMUM FREIGHT SCALE.

AS REVISED AT THE COPENHAGEN CONFERENCE ON THE 8th OF JUNE.

BASIS I. Gulf of Bothnia and Finland divided into 3 zones.

1. **Lower zone**, Gulf of Finland and below a line between Örnskjöldsvik and Rafsö districts both included.
2. **Middle zone**: up to Skellefteå and Gamla Karleby districts included.
3. **Upper zone**: north of Skellefteå and Gamla Karleby districts.

The lower zone is to form the BASIS for all the following increases and reductions, as well as those named on the separate schedule.

Steamers loading in middle zone to have an increase of 9 pence pr. Standard or 1 Franc if loading in Upper zone the increase to be 16 or 2 Francs respectively.

BASIS II. A steamer loading 550 850 Standards is to form the basis for all calculations, if below 550 the increase to be at least 9d or 1 franc, all above 850 Standards a reduction of 6 pence or 75 centimes to be allowed.

BASIS III. One loading place to form the basis, with $4\frac{1}{2}$ d. or $\frac{1}{2}$ franc extra pr. Standard for each additional district. If loading in different zones the basis rate to be that for the higher zone. An additional loading place in the same district may be given free.

BASIS IV. The basis for composition of cargo to be Deals and/or Battens with $\frac{1}{3}$ boards. If loading larger proportion of boards or timber owners to demand increased freight according to composition, for caseboards and laths at least 20% extra on basis.

For Cargoes of short length pulpwood or short props frame measure pr. fathom rates to be 10% above basis rates. Shortprops pr. Gothenburg standard to be at basis rates, if pr. fathom pr. scale rate to be increased by 20%. Longprops to be on lumpsum freight.

RIGA (deals/battens) 9 pence or 1 franc pr. Standard below basis freight from Lower zone.

PETERSBURG or CRONSTADT. 1 — or $1\frac{1}{4}$ franc pr. Standard below basis freight for Deals/Battens or boards only.

ARCHANGEL to be increased by 11 — pr. Standard to East coast of England 12/— to Continent and Channel ports and 10 — to West coast of U. K. above 850 Standards 1 — reduction.

As freights are only made out for the leading ports, it is left to owners to ask for proportionate rates for other ports. Should Baltic employment be offered in the form of time charter owners must see, that the rate corresponds to the profit calculated on voyages performed with freights according to schedules agreed upon.

This scale to remain in force until next Conference in October or November, but any chartering done ahead for next Season not to be below conference rates. The scale to begin on the 15th of June.



Et af de første cirkulærer udsendt af den nystiftede organisation: Cirkulære nummer 2 om minimums fragtrater som reviderede i København i juni 1905. Trykt Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri, København.

One of the first circulars sent out by the newly founded organisation: Circular number 2 on minimum cargo rates as revised in Copenhagen in June 1905. Printed at Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri, Copenhagen.

STATSMINISTERIET

~~DET MIDLERTIDIGE MINISTERIUM~~

~~FOR~~

SØNDERJYDSKE ANLIGGENDER

/JAB.
Kjøbenhavn, den 29. Maj 1920.

Journal Nr. 149. 11/1920.
(Bedes anført ved Besvarelser).

Bilag.

I Anledning af Deres Skrivelse af 17. d. Md. skal man herved meddele Dem, at der ikke herfra skønnes at være noget til Hinder for, at de sønderjydske Havne : Aabenraa, Hegersund, Haanderslev og Sønderborg i Deres i Arbejde værende Haandbog om Lastepladser i Østersøen og Hvidehavet betegnes som danske, naar det samtidig angives, at de er beliggende i de Landsdele, der ved Folkeafstemning i Henhold til Fredstraktaten i Versailles har udtalt sig for Tilslutning til Danmark.

E. B.

Olof T. Steenbock
f. Fr.

Herr

J. F. M M H R E,

Toldbodvej, 7. K.

Eksempel på informationsindsamling i form af brev fra statsministeriet vedrørende den sønderjyske situation lige efter folkeafstemningen i 1920, hvor nationalitetsspørgsmålet endnu har voldt usikkerhed for BIMCO's udgivervirksomhed.

Example of the collection of information in the form of a letter from the Office of the Prime Minister concerning the situation in Southern Jutland just after the referendum in 1920, when the question of nationality was still a cause for uncertainty for BIMCO's publishing activities.

Som det fremgår af listen, har BIMCO blandt sine nuværende medlemmer en række af rederier, som har været med helt fra begyndelsen, herunder J. Lauritzen A/S, A/S Dannebrog (via C.K. Hansen), D/S Norden og A/S Dampskibsselskabet Torm. DFDS er i dag medlem via nogle af sine datterselskaber. Som det også fremgår af listen, var DFDS i 1905 en mastodont i dansk rederisammenhæng. Der var dog større spillere på markedet såsom Wilson & Sons fra Hull, som var repræsenteret med 180.000 BRT og ikke mindst William Hansen fra Bergen med 261.231 BRT. William Hansen er i øvrigt stadig medlem af BIMCO.

Åbningstalen blev holdt af Adolf Carl, som på dette tidspunkt var formand for Danmarks Rederiforening. Dagsordenen var kort og præcis:

1. Etablering af minimum fragtrater for den kommende sæson

2. Etablering af en international organisation for dampskibsredere involveret i sejlads i Nordsøen, den Botniske Bugt og Hvidehavet med det formål at udarbejde fælles standardkontrakter.

Grundlaget for at opretholde minimumsfragtraterne var baseret på gensidig tillid og ikke mindst en moralsk forpligtigelse til at følge de rater, man blev enige om. Medlemmerne var således ikke juridisk bundet til at følge disse rater. Ved BIMCO's 50-års jubilæum i 1955 udtalte den daværende Præsident Colin Anderson at »...*det faktum, at man var moralsk og ikke juridisk forpligtet, formentligt var det, der sikrede BIMCO's succes*« Som forudsagt af Johan Hansen var man i det lange løb ikke i stand til at kontrollere fragtraterne, og det stod hurtigt klart, at

det var så som så med at overholde de fælles aftaler. De kommercielle realiteter gjorde, at det var bedre at sejle med lidt end slet ingenting. En juridisk forpligtigelse ville have fået mange redere til at tøve med at slutte op omkring organisationen, hvormod en moralsk forpligtigelse umiddelbart virkede mere acceptabel.

Det andet punkt på dagsordenen gjaldt fælles certepartier. Man var fuldt ud klar over, at fælles standardcertepartier var en forudsætning for at kunne etablere minimumsfragtrater, og derfor blev dette sat på som punkt nummer 2. Man var også klar over, at for at kunne udarbejde sådanne dokumenter havde man brug for et fælles sekretariat, der kunne styre denne proces. Adolf Carl udtalte at ”...*med en international organisation vil vi være i stand til effektivt at beskytte os selv imod befragternes ugunstige betingelser, og vi vil stå sammen og være stærke og derigennem fremme vore fælles interesser.*”

Som nævnt kom minimumsfragtraterne aldrig til at virke efter hensigten. Derimod skulle beslutningen om at involvere sig i udarbejdelsen af fælles dokumenter vise sig at have langvarige og vidtrækkende konsekvenser, ikke bare for BIMCO, men for den internationale søfartsverden som helhed, da man her fik et fælles forum for at udarbejde kontrakter, som var uafhængigt af faginteresser inden for de forskellige søfartsområder. BIMCO's medlemmer kommer fra alle grene af industrien. Dette kan illustreres ved, at det største skib i BIMCO er BERGE STAHL på 364.767 DWT og det mindste på 4 DWT (en arbejdsbåd i off-shoreindustrien i den Mexicanske Golf).

Som ventet blev resolutionen vedtaget, og man anmodede Danmarks Rederiforening om at tage skridt til at etablere et Sekretariat, samt afholde et nyt møde i Juni 1905 for at drøfte resultater og videreudvikling.

Det andet møde fandt således sted fra den 7.-8. Juni 1905, også i København, og her var der en del optimisme at spore blandt medlemmerne. Markedet havde rettet sig lidt, og man tillagde den nye organisation en del af æren for dette. Man blev enige om at foreslå, at det formelle navn på organisation blev »The Baltic and White Sea Conference«, og at dette navn skulle foreslås på den stiftende generalforsamling, som skulle finde sted fra den 16.-17. November 1905.

Telegrammer med informationer fra medlemmerne ankom i stigende omfang til Adolf Carl, og i en del af disse kunne de tilfredse medlemmer bekræfte, at det var lykkedes at slutte laster til minimumsraterne, men at der samtidigt var mange, som ikke gjorde dette. I det lange løb skulle dette vise sig at være kilden til minimumsfragtraternes død, da det naturligvis skabte en ubalance i markedet. Markedskræfter er stærkere end markedskontrol, hvad grundlæggerne af BIMCO udmærket var klar over.

J.F. Myhre, den første generalsekretær

Inden omtalen af den stiftende generalforsamling er det på sin plads at nævne BIMCO's første medarbejder og generalsekretær, J.F. Myhre, som besatte posten fra 1905 til 1925. Myhre var en ildsjæl, og en stor del af kilderne til historien om

BIMCO's første år skyldes hans ønske om at nedskrive historien. J.F. Myhre har da også selv beskrevet begivenhederne, der førte til hans ansættelse i 1905, i sin bog »Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference«.

Hele Myhres indstilling var grundlæggende international, og da han læste stillingsannoncen som generalsekretær i det engelske »Shipping Gazette«, var han ansat som skibsmægler i Paris. Igennem sit tidligere virke havde han opnået en del erfaring inden for tømmer- og kulområdet i Nordeuropa, og han følte sig derfor velkvalificeret til stillingen. Han havde allerede haft det første møde med Thomas Cairns i Paris, da denne var på vej til mødet i København i februar 1905. Cairns har sandsynligvis været fremsynet og var klar over, at man havde brug for en velkvalificeret generalsekretær, hvis det viste sig, at planerne for en international søfartsorganisation ville holde stik. Opmuntret af sit møde med Cairns ansøgte Myhre om stillingen, da den blev slået op, og modtog et opmuntrende svar på sin ansøgning. I et stykke tid hørte han intet, men i august 1905 modtog han et telegram fra formanden for Danmarks Rederiforening, Adolf Carl. Telegrammet var kort og klart. Han var ansat, og hans tilstedeværelse i København var ønsket hurtigst muligt.

Ifølge Myhres bog havde det bag scenen været diskuteret, hvilken nationalitet den kommende generalsekretær skulle have. Englænderne mente, han skulle være skandinavisk, mens danskerne mente, han skulle være engelsk. Englænderne fik deres vilje!

I starten havde Myhre sit kontor hos

Adolf Carl, men i November 1905 flyttede han ind i Amaliegade 32 i København. Han var en flittig skribent og er bl.a. forfatter til *Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference og Handbook of Baltic and White Sea* fra 1910 som i detaljer og kort beskrev procedurer og havneinformationer for dette område.

Den stiftende generalforsamling, 17.-19. November 1905

Forud for generalforsamlingen havde der været dramatik i kulissen. I 1905 opnåede Norge fuld selvstændighed fra Sverige, men dette var ikke foregået uden en vis bitterhed parterne imellem. Forud for mødet var man bekymret for, om dette kunne få en effekt på forholdet mellem de svenske og norske medlemmer. Bekymringen viste sig at være ubegrundet, og parterne besluttede sig for at se stort på de nationale konflikter og koncentrere sig om de internationale løsninger.

Man mødtes fra den 17.-19. november, og det første emne på dagsordenen var en vedtagelse af reglerne, som en gruppe havde arbejdet med siden mødet i juni 1905. Dernæst gik man til valget af præsident og vicepræsident, som blev henholdsvis Adolf Carl og Thomas Cairns.

Den første bestyrelse kom til at bestå af medlemmer fra Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Holland, Norge, Rusland, Spanien, Storbritannien, Sverige og Tyskland. Endvidere dannede man en »Copenhagen Committee«, som bestod af de danske medlemmer af bestyrelsen Adolf Carl, Johan Hansen, P.L. Fisker og Chr. Kronman. Denne komite skulle senere udvikle

sig til den eksekutivkomite som i dag er et af de styrende organer i BIMCO.

Viden er magt, deling af viden er succes

I marts 1906 havde man forud for den kommende generalforsamling i november allerede udsendt det første cirkulære med informationer til medlemmerne. Det skulle senere vise sig nødvendigt at skabe en afdeling, som specielt tog sig af at indsamle, analysere og redistribuere den information, som dagligt tilflød sekretariatet. Som følge af en generalforsamlingsbeslutning i 1921 fik det navnet The Information Bureau.

Man kommunikerede med medlemmerne enten via cirkulærer, eller hvis det var information af mere uopsættelig karakter, postkort, som blev sendt direkte til medlemmerne fra sekretariatet. Informationerne var i høj grad af operationel karakter. Postkortene kunne omhandle havneforsinkelser på grund af vejr eller strejker, eller de kunne rapportere om nye havneafgifter, som man måtte tage i betragtning, når man sluttede sin last. Kilden til denne information var medlemmerne, som rapporterede dette til sekretariatet i København, som regel per telegram.

Cirkulærerne blev udsendt med længere mellemrum og indeholdt informationer om eksempelvis nye dokumenter, eller rapporter fra de møder, der fandt sted i BIMCO-regi.

I 1913 udgav man for første gang en oversigt over arbejdstider og helligdage i de enkelte lande og havne, den såkaldte »Holiday Calendar« Der gør BIMCO stadig i 2005, og dette kan kun lade sig gøre ved at

Fixtures from Riga below Conference rates

Steamers name	Stds.	Owners name	To where fixed	Rate	By whom fixed
"Ovidia"	1500	G. L. Ahlström, Stockholm	London	20/6	Geo. Schneider
"Groveland"	600	E. Ford W. Hartlepool	Hull or Grimsby	20/6	do
"Carma"	500	O. Banck Helsingborg	Grimsby	20/6	R. Schneider
"Waterville"	1000	Balls & Stansfield	Hull or Grimsby	20/6	Geo. Schneider
"Eshcolbrook"	1000	Haagensen & Co Grimsby	Grimsby	20/3	fixed U.K.
"Bedecrag"	1300	Frew Elder & Co Newcastle	Hull		Geo. Schneider
"Grovehurst"	650	E. Ford W. Hartlepool	West Hartlepool	19/-	E. H. Rustad
"Gimle"	650	W. Torkildsen, Bergen	Grangemouth		Geo. Schneider
"Mjølner"	850	J. C. Giertsen, Bergen	Manchester	26/-	Geo. Schneider
"Sir Walter Raleigh"	550	Pearse & Haswell	Manchester	26/-	Schneider
"Olaus Olsson"	550	Carl Schlyter, Stockholm	Hull	L. 535 for 550 Stds	E. H. Rustad
"Laila"	350	W. Hansen, Bergen	Havre	Fcs. 32	Geo. Schneider
"Oteren"	550	Thv. E. Heistein	Bordeaux	Fcs. 35	E. H. Rustad
"Prussia"	550	A. Stenzel & Rolke	Antwerp	Fcs. 25	Stettin Broken
"Mathilde"		do	do	Fcs. 25	do
"Hugin"	700	do	do	Fcs. 26	do
"Svendborg"	750	a. P. Møller	Ghent	Lumpsum	P. Schneider
"Besswing"	900	J. E. Bousler & Co	Antwerp	basis Fcs. 35	Ghent
"Ibex"	1100	Jackson Bros. & Co	Rouen	26	Brokers
"Bedshire"	1100	Thompson, White & Co	do	29	
"Harburg"	900	Wm. Gray & Co	do	20/-	

also 7/8000 tult Kappbalks to Holland till Hf1:12½ & Hf1:13,-
per tult, loading June/Octr. -

Indberetning fra medlem over skibe sluttet under konferenceraten. På den udaterede liste, ca. 1905-1908, opræder et enkelt dansk skib, nemlig A.P. Møllers SVENDBORG sluttet for Ghent. A.P. Møller blev medlem af BIMCO i 1913.

Report from a member of the organisation concerning ships chartered under the conference rate. On the undated list from around 1905-08 there is one Danish ship, notably A.P. Møller's SVENDBORG chartered for Ghent. A.P. Møller became member of BIMCO in 1913.

en række medlemmer indsamler disse informationer lokalt og sender dem til BIMCO. Her samler man disse informationer og gør dem tilgængelige både i bogform, men ikke mindste via BIMCO's hjemmeside.

BIMCO fungerer på mange måder som et filter, hvor information sorteres, evalueres og endeligt distribueres på ny, nu i sammenhængende og analyseret form. Dette gør, at medlemmerne kan trække informationer fra et centralt sted, fremfor at skulle indsamle og analysere selv. Informationen

gøres tilgængelig enten via BIMCO's hjemmeside, via egne trykte medier såsom BIMCO Bulletin eller via direkte forespørgsler til sekretariatet om specifikke projekter eller problemer.

Dokumenter

Dokumenter er på mange måder det, som BIMCO er mest kendt for. Allerede på de første møder i 1905 diskuterede man, hvordan man kunne skabe standarddokumenter, som var balancerede, og som ikke favoriserede den ene af parterne uhensigts-

mæssigt. Det første dokument blev Baltcon, som blev udgivet i 1908, og som indtil for få år siden stadig blev brugt, dog i en revideret udgave. De forhandlinger, som ledte til Baltcon, var langvarige og til tider gik bølgene højt. Langt om længe nåede man til et forlig, som også fandt behag hos en russisk kulhandler, som tidligere havde forladt et møde med "...to hell with the Baltcon". På generalforsamlingen gjorde han meget ud af at annoncere sin entusiasme for dette nye dokument, der som noget nyt indeholdt klausuler, der bestemte, hvordan parterne stod over for hinanden, når det kom til strejker i havnene.

I 1911 blev det besluttet, at man skulle skabe en tættere forbindelse til de forskellige P&I-klubber, som stod for en del af forsikringen inden for søfart. Året før havde man oprettet en speciel medlemskategori for disse klubmedlemmer, og man var i BIMCO klar over, at for at give dokumenterne gennemslagskraft måtte klubberne involveres i selve arbejdet med at skabe dokumenterne, ikke mindst fordi det var P&I-klubberne, der under forsikringen skulle betale i henhold til en kontrakt, som de på dette tidspunkt ikke havde haft indflydelse på ordlyden af. Dette ændrede man på, og man skabte derfor The Documentary Committee, som er det internationale organ i BIMCO, som sætter de enkelte projekter i gang og ligeledes formelt godkender de enkelte dokumenter og klausuler, når arbejdet er færdiggjort. Medlemmerne består af de såkaldte klubmedlemmer, altså P&I-klubberne, samt op til 30, men ikke færre end 8 redermedlemmer, udpeget af bestyrelsen. Udover dette

deltager en række internationale søfartsorganisationer i mødet som observatører.

Det praktiske arbejde med at skabe de enkelte dokumenter foregår i de forskellige underkomiteer under ledelse af sekretariatet i Bagsværd. Her sammensættes en gruppe, som har det tilfælles, at de har en interesse i og en stor viden om det forretningsområde, som kontrakten skal omhandle. For at skabe et balanceret dokument består gruppen både af repræsentanter for befragterne og rederne, men der kan også være mæglere involveret, eksempelvis hvis de har en specialviden på det aktuelle område. Endvidere indgår der repræsentanter fra P&I-klubberne og, hvis det er relevant, en repræsentant fra internationale organisationer, som måtte have en speciel interesse i netop dette forretningsområde.

Møderne strækker sig over hele dage, nogle gange flere dage, hvor man udelukkende arbejder med dette enkelte dokument. BIMCO's opgave er at være tovholder på disse møder, sørge for at diskussionen bevæger sig fremad, notere sig beslutninger, gyde olie på vandene, skrive referat og endeligt udfærdige de første udkast til det nye dokument. Først, når man er nået til fuld enighed om ordlyden i det fulde dokument, bliver det sendt til afstemning i Documentary Committee.

Som alt andet komitéarbejde i BIMCO er dette ulønnet. Man får sine rejseomkostninger dækket, men man giver af sin tid og deler ud af sine erfaringer, for at industrien som helhed kan drage nytte af denne viden.

BIMCO's nuværende dokumentsamling

58
28
INDLÆG
til Herr *Joachim Grieg*
Petersen
fra PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

Kopi.

fra PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

(Stempel Kr. 7, 60)

Dampskibs-Agenter.
C E R T E P A R T I

Kjøbenhavn, den 23^e December 1912.

Gjennem Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe i Kjøbenhavn er idag afsluttet følgende Certeparti mellem Herr Joachim Grieg af Bergen, som Agent for Rederen for Dampskibet "AGGA", Klasse I.A.I. Norsk Veritas, 1104 R.T., Bergen 1906, Staal, eller i Rederens Option: 688
"HANSA", * I.A.I., 1125 R.T., Trondhjem 1906, Staal. 695
"LISKEN", * I.A.I., 1105 R.T., do. 1911, do. 655
"ANNA", * I.A.I., 1232 R.T., Grimstad 1900, do. 773
"SKULDA", * I.A.I., 1105 R.T., Bergen 1910, do. 656
"C.SUNDT", * I.A.I., 1105 R.T., do. 1902, do. 684

eller Nybygning,
circa 1600 Tons d.w.cargo, som Bortfragter, og A/S.Kryolith Mine- & Handels Selskabet i Kjøbenhavn, som Befragtere.

Bemeldte Damer, som skal være hægt, tæt og i fuldkommen god Stand, stilles til Befragternes Disposition i I V I G T U T (Grønland) hvortil Dameren er forpligtet at afgaa i Ballast i Rederiets Valg: mellem den 5^e Juli og den 5^e August 1912, begge Dage inclusive, for derefter at udføre en Reise med KRYOLITH fra

I V I G T U T t i l K J Ø B E N H A V N,
circa 1600 Tons, 10% more or less,

I Fragt betales:

21½ Krone skriver En og Tyve og En Halv Krone pr Ton á 1000 Kilos, udvejet i Kjøbenhavn.

Fragten bliver at erlægges kontant i Kjøbenhavn ved Heisens Fuldførelse med Fradrag af, hvad Captainen maatte have modtaget som Forskud.

Skibet skal paa Last- og Lossepladsen gaa saa nær til de af Befragterne anviste Pladser, som det med Sikkerhed kan komme og ligge og altid ligge flot.

Forsavidt som Dameren i Ivigtut eller Kjøbenhavn maatte træffe sammen med gjennem samme Rederi ifølge Certeparti af 12^e ds. sluttede Damer, skal Dameren være forpligtet til at laste og løse i Turn med den i Henhold til Certeparti af 12^e ds. sluttede Damer.

Ladningen leveres frit til og modtages frit fra Skibsborde, og skulde Løstere behøves, ere samme for Befragternes Regning og Risiko, dog skal paa Grønland hele Skibets Mandskab deltage i Arbejdet med Indlastningen.

I Kjøbenhavn ere alle Udgifter ved Indklarering og Udklarering for Skibets Regning med Undtagelse af Bolværkspenge, som ere for Befragternes Regning.

Eksempel på et sluttet certeparti fra 1912 fra før der forelå fortrykte standardkontrakter. Skibet AGGA, eller en substitut efter rederens valg, er sluttet af de københavnske mæglerne Petersen, Møller & Hoppe for en rejse med kryolit fra Ivigtut til København

Example of a concluded charter party from 1912 from a time when there were no pre-printed standard contracts. The ship AGGA, or a substitute if the shipowner so chose, has been chartered by the Copenhagen brokers Petersen, Møller & Hoppe for a voyage with cryolite from Ivigtut to Copenhagen.

består af over 130 forskellige dokumenter dækkende næsten enhver tænkelig transaktion inden for søfart. Når noget skal transporteres til søs, ligger der en kontrakt til grund for dette. Dette er gældende, hvad enten det er 200 tons skærver fra Bornholm til Horsens eller 250.000 tons kul fra Australien til de danske kraftværker. Kontrakterne er naturligvis vidt forskellige, men de har dog en del til fælles, f.eks. hvordan man forholder sig kontraktuelt i tilfælde af krig, strejker, havari eller forlis.

Fælles for mange af dokumenterne er, at de har deres rod i et mødelokale i Bagsværd.

Grænseoverskridende

BIMCO har i dag medlemmer i 123 lande, og det er derfor naturligt, at organisation og dens medlemmer har et bredt internationalt udsyn. At BIMCO's generalforsamling fandt sted i København i maj 2005 var mere en undtagelse end en regel. Den næste generalforsamling finder således sted i Hong Kong i 2007. Af BIMCO's tre årlige eksekutivmøder finder de to sted i udlandet. Dette giver først og fremmest mulighed for at mødes med de lokale medlemmer på deres hjemmebane, men også for at mødes med højtstående regeringsrepræsentanter for at drøfte fælles løsninger på regionale problemer, der kan vise sig at have internationale konsekvenser.

Et sådant eksempel går tilbage til slutningen af 1980'erne i USA. Indledningen til problemet var arrestationen af både besætning og skib i en amerikansk havn, da man fandt en container om bord fyldt med narkotika. De amerikanske myndigheder arre-

sterede hele besætningen, som blev indsat i fængsel på den lokale politistation. Man informerede rederiet om, at de ville få en bøde udregnet på baggrund af et vist dollarbeløb per ounce, som var reglen, når man beslaglagde narkotika på gadeplan. Når man har en hel container fyldt til randen med narkotika udløser dette derfor en bøde på adskillige hundrede millioner kroner. Rederiet og dets lokale repræsentanter forsøgte at gøre de lokale myndigheder opmærksom på, at man havde mange containere om bord, at disse have været forseglede, og at man i øvrigt ikke havde mulighed for at checke de enkelte containere, hvilket man heller ikke var forpligtiget til. Desværre gik de lokale myndigheder naturligvis ud fra, at besætningen måtte være involveret, hvilket til dels skyldtes en manglende viden om, hvordan international søtransport fungerer.

Efter en uges tid, blev besætningen løsladt, og skibet frigivet, men situationen havde naturligvis skabt en del problemer for rederiet, som havde brugt både tid og penge på at løse problemet. Rederiet kom efterfølgende til BIMCO, da de mente noget burde gøres for at forhindre en gentagelse. Via kontakter i USA fik at man sat et møde op i Washington med repræsentanter for myndighederne, herunder US Customs og US Coast Guard. Resultatet blev SCIA – The Sea Carrier Initiative Programme. Det går i sin enkelthed ud på, at medlemmerne via BIMCO indgår en aftale med myndighederne om at foretage helt grundlæggende foranstaltninger for at forhindre ufrivillig narkotikasmugling om bord. Dette er eksempelvis at stille contain-

nere dør mod dør, eller altid at have vagter ved landgangen og andre steder om bord, når skibet befinder sig i et højrisikoområde for narkotikasmugling. SCIA har bevirket, at i stedet for at se besætningen som modstandere samarbejder man nu om at forhindre besætningerne i at fungere som ufrivillige smuglere, og ved flere lejligheder har besætningen direkte bedt myndighederne om at komme om bord for at undersøge lasten, da man havde mistanke om, at der var narkotika i den (og som regel har de ret). Hvad der begyndte i USA har spredt sig til Europa, og der eksisterer nu lignende aftaler mellem BIMCO og 17 Europæiske lande.

Aftalen beviste over for de amerikanske myndigheder, at BIMCO var en organisation, man kunne samarbejde med om at lave praktiske løsninger på lokale problemer. Dette samarbejde kom i høj grad den del af branchen, som sejler på amerikanske havne, til gode, da eftervirkningerne efter 11. september 2001 begyndte at medføre stramninger i sikkerheden i havnene. Politisk set var det selvfølgelig populært at ytre ønske om at al last ind og ud af USA skulle undersøges. Rent praktisk kunne dette ikke lade sig gøre, uden at man derved skabte store forsinkelser i havnene, hvilket BIMCO måtte gøre de politiske repræsentanter opmærksomme på i realistiske vendinger. Der kom nye visaregler, som også gjaldt søfolk, der nu skulle ansøge om visa lang tid inden ankomst til USA. Dette er ofte umuligt, da besætningen ikke altid ved, om de skal til USA, når de mønstrer. Man satte bevæbnede vagter om bord på tankskibe, og lod rederne betale regningen. Normalt er det

jo sådan, at den, der ønsker ekstra vagtmandskab, også er den, der må betale for dette. Værre var det, at man frygtede en skudduel om bord, da vagterne ikke havde nogen erfaring med at omgås tankskibe og derfor ikke kunne forudse konsekvenserne af at skyde på noget, der rent faktisk kunne eksplodere om ørene på dem.

Efterhånden som de skærpede sikkerhedsregler begyndte at tage form, var BIMCO ofte involveret for derigennem at tilsikre, at de regler, man skabte fra politisk hold, også havde rod i virkeligheden i havnene og ude om bord. På møderne i Washington trak BIMCO på den goodwill man havde skabt tidligere via SCIA, hvor man havde lært organisationen at kende som en praktisk og pragmatisk samarbejdspartner, som sagde tingene, som de var. Endvidere var det vigtigt for BIMCO at sørge for, at de sikkerhedsforanstaltninger, man satte i værk, gik via IMO, og dermed blev nationale og ikke regionale.

At løse problemer ved at tage ud og mødes med lokale repræsentanter går helt tilbage til begyndelsen af BIMCO i 1905. På den første generalforsamling i 1905 diskuterede man et problem man havde i specielt britiske havne, når man lossede træ. Problemet var, at der var stor forskel på den mængde last, der stod i konnossementet, og det, der rent faktisk befandt sig om bord. Modtagerne forlangte, at man vejede og målte lasten, og fandt man, at der var en manko, måtte rederiet betale, da kaptajnen jo havde skrevet under på at have modtaget et større kvantum ved lastningen. Modtagerne fik ganske enkelt mindre last, end man havde betalt for.

I 1908 foretog J.F. Myhre sin første rejse til Riga for at forsøge at løse dette problem. Rejsen er beskrevet i J.F. Myhres bog:

»Min første rejse til Rusland

Som en konsekvens af de mange problemer, som rederne havde med at laste sveller i Riga, blev jeg af vores Københavns Komite opfordret til at tage til Riga for ved selvsyn at undersøge problemet. Ved hjælp af vores lokale og energiske medlem J.W. Poskitt blev jeg således i stand til at tage tingenes tilstand i øjesyn på stedet.

Jeg inspicerede de forskellige lastesteder og var specielt interesseret i den måde, hvorpå svellerne blev losset fra flåder på floden. Det blev gjort på en sådan måde, at en del af svellerne, som var gennemblødt af vand, blev tabt og derfor gik til bunds. På trods af dette blev kaptajnen tvunget til at underskrive papirerne med den mængde, der havde været på flåderne. Bagefter blev det klart for os, at en del af svellerne var blevet fundet ned af floden, hvor de blev indsamlet og derefter igen tilbudt til afskibning. Kaptajnen havde i praksis ingen muligheder for at protestere over for afskiberne, der blev beskyttet af den såkaldte »Borsen Usancen« (Exchange Rules). At forsøge søgsmål var både for langsommeligt og for omkostningskrævende, og derfor havde kaptajnen praktisk taget ingen anden mulighed end at sejle med den mængde, man havde fået om bord. Dette var i sin korthed den rapport, jeg aflagde ved det efterfølgende møde i Stockholm.

...I anledning af min første rejse til Riga, kan jeg også berette om den følgende underholdende episode. Jeg deltog i et

møde med de lokalt kulmodtagere i Riga angående losseforhold. Mødet blev holdt på hr. Rosenbergs kontor. Han var den af kulhandlerne, som havde været mest uforsonlig i sin kritik, da han kom til København i forbindelse med AMICON certepartiet, men han var ved Stockholm mødet faldet til ro. Forud for mit besøg i Riga havde der været en del uro blandt de lokale arbejdere, hvilket havde medført, at de lokale beboere havde bevæbnet sig med pistoler. Hr. Rosenberg havde to af disse våben liggende på sit skrivebord, og medens vi diskuterede de forskellige emner på hans kontor, blev to eller tre af de lokale kulhandlere så ophidsede, at de talte i munden på hinanden. Som formand for mødet, afbrød han dem ved at pege på dem med begge pistoler, medens han råbte ”ro, ro”. De fulgte opfordringen, og roen blev genoprettet, så diskussionen kunne fortsætte«.

Global reach – local touch

Hvis grundlæggerne af BIMCO kunne kigge os over skuldrene i dag, ville de nok blive forbavsede, men ikke, som vi kunne tro, på grund af den teknologiske fremgang, der har præget søfartsindustrien de seneste 100 år. Det var man såmænd vant til i 1905, hvor man var gået fra sejl til damp, og telegrafene havde gjort det muligt at kommunikere imellem kontinenterne. I 1905 havde de deres andel af problemer at slås med, og nogle af disse problemer ledte til, at man skabte en organisation, der ved fælles hjælp kunne løse nogle af dem. Dette synes måske ikke specielt revolutionerede i dag, men i 1905 var det et fundamentalt brud med de eksisterende nationale normer.

De ville nok være tilfredse med, at hvad der fra begyndelsen var en regional foretelse med 11 lande og 112 medlemmer nu er blevet til 123 lande og mere end 2.400 medlemmer.

De ville måske undre sig over den mængde papir, dokumentation og tilladelser, der skal til for at sejle en last træ fra Riga til Hamburg, og det ville glæde dem, at nogle af disse papirer bærer BIMCO's logo.

Det ville glæde grundlæggerne, at man stadig rejser ud for ved selvsyn at se på problemerne og herefter sætter sig sammen med de lokale myndigheder for at finde løsninger, der både er praktiske og acceptable for alle parter. De ville være tilfredse med, at de serviceydelser, der var relevante i 1905, fortsat er brugbare for medlemmerne, selv om formen og de måder, informationerne kommunikerer på, er ganske

anderledes. Ikke mindst ville det glæde grundlæggerne, at det stadig er nødvendigt for medlemmerne at mødes under BIMCO's banner for at diskutere fælles problemer, søge løsninger og at fejre disse løsninger ved socialt samvær, der rækker ud over det, som man har tilfælles forretningsmæssigt.

Måske kan det hele opsummeres i det følgende, udtalt af BIMCO's præsident Dr. Helmut Sohmen ved hans tiltrædelse som præsident for BIMCO i 1987:

»BIMCO's præstation består i at hjælpe industrien til at arbejde mere effektivt og rentabelt i det daglige. Udover at forsyne os med de skruer og bolte, der holder sammen på det maskineri, der hedder international søfart, er det også dem, der sørger for at holde maskineriet smurt«.

Noter

¹ Hvidehavet er beliggende nord for Rusland, og skibsruterne dertil går nord om Norge og forbi Murmansk og langs Kolahalvøen, til man når indsejlingen. Såvel i 1905 som nu er den vigtigste havn Arkhangelsk. Området er generelt isfrit fra april til oktober, og denne periode betegnes som »sæsonen«, på engelsk, »the season«.

² Rederiet Dannebrog's historie er bl.a. beskrevet på rederiets hjemmeside:
<http://www.wecoshipping.com/pages/history.htm>.

³ Page 7, *Twenty Years of the Baltic and White Sea Conference*, J.F. Myhre, 1927.

BIMCO - the first Centenary

Summary

BIMCO, the Baltic and International Maritime Council, has celebrated its 100th anniversary in 2005. To mark the occasion the Year Book contains a description of the circumstances and events leading up to the founding of the organisation in 1905. Right from the start the Danish shipping companies were strongly represented with several board members, and today the organisation is still domiciled in Denmark.

Throughout its history the main function of the organisation has been the collection, analysis and exchange of information significant for the sea transport of goods. This function had its origin in the poor cargo rates in and out of the Baltic, where the main exports were timber, corn and coal. Due to the work of the Documentation Committee standard formulas were created for the conclusion of deals. Both charter parties and bills of lading for many different cargoes and conditions have since been standardised under the auspices of BIMCO.

Beside the development of documents BIMCO has in all the years published its own international Holiday Calendar, as a help to the ship owners' planning and the timing of their ships' stay in harbour. But BIMCO also provides a lot of information about other practical matters such as strikes, blockades, ice conditions and the accumulation of traffic.

In concrete situations the organisation gets

actively involved and helps its members deal with the authorities. For example, the article tells about BIMCO's efforts in the United States to reach an agreement on procedures for the checking of container contents in order to prevent drug smuggling without prejudicing innocent ships' crews.

This method of travelling to the country concerned and engaging in direct negotiations with the authorities and organisations there has been a common feature of BIMCO since its foundation in 1905. As an example the article describes how its first leader J.F. Myhre in 1908 travelled to Riga to try to solve a problem with the amount of timber taken on board. The real amount of timber did not always correspond with the amount indicated in the papers, but the captains were obliged to sign the bills of lading without having any possibility of checking the amount brought on board. This problem could only be solved through international negotiations between the consignor, the carrier and the receiver, and in the solution of such conflicts BIMCO soon achieved international recognition for its direct, pragmatic and realistic attitude.

Even though the methods have changed, the concept of service underlying BIMCO's success has not changed, and today the organisation, which now totals 2.400 members from 123 countries, still has full support.

