



NORSK SKIPSMEGLERFORBUND

Skipsmegleren

NR: 215 julen 2020

God Jul!



Aktuelt fra Presidenten

Towards a more sustainable
shipping industry
– where are we now?

Safe Port

Landsmøte Bergen

Markedsrapport

Skipsmegleren

Organ for Norsk Skipsmeglerforbund



Skipsmeglerforbundets administrasjon:

Direktør

Hans Nicolai Edbo

Adresse:

Postboks 1895 Vika,

0124 Oslo

Tlf. 22 33 02 00

E-mail:

mail@shipbroker.no

Nettside:

www.shipbroker.no

Instagram:

skipsmeglerforbund

Annonser:

Kontakt Forbundets administrasjon

Prepress/layout:

07 Media

Trykk:

07 Media

Forsidebilde:

Odfjell Tankers

Foto: Morten Wanvik



Aktuelt fra Presidenten

3

Towards a more sustainable shipping industry – where are we now?

4

Safe Port

6

Misje kontraherer nye Eco bulk carriere

8

Markedsrapport

9

Godt nytt år med «egen pensjonskonto»

13

Nordisk møte

15

Landsmøte Bergen

16

Tankmeglerveteran Gerhard Dahl gikk bort i sommer

20

Nye æresmedlemmer Oslo Skipsmeglerforening / Nytt fra Ordenskapitlet

21

TutorShip

23

Maritimt cyber-senter etableres i Norge

24

Årsmøte Haugesund og Agnesfest

25

Longship kjøper 50% i Wagle Chartering

27

Aktuelt fra Presidenten:



Kjære venner av den maritime næring!

Først vil jeg benytte anledningen til å takke for tilliten på landsmøtet i Bergen.

Jeg har sittet i styret i NSF siden 2012, de siste 2 år som visepresident, og gleder meg til å arbeide enda tettere på næringen gjennom presidentvervet de neste 2 årene.

Forbundet fikk avholdt et svært vellykket landsmøte i Bergen 4.–6. september. Det var i grevens tid for smitteøkning og nye reiseforbud satte en stopper for de fleste aktiviteter. 2020 bød oss på uante utfordringer som mennesker og la store begrensninger på vår mulighet til å reise og forflytte oss. Krevende markeder er ikke noe nytt i shipping. Det er noe alle medlemmer kjenner til, og vi vet av erfaring at markedene retter seg og konjunktorene snur.

De forskjellige segmentene har blitt rammet i varierende grad. Stortank var veldig sterkt i 2–3 kvartal og har falt og steget siden. Deep Sea tørrlast fikk vind i seilene i sommer godt hjulpet av store mengder jernmalm fra Brasil og Australia til Kina samt rekordhøy kornimport. Begge er viktige drivere i tørrlastfarten.

Vi kommer ikke utenom offshore supply og riggmarkedet som er de segmentene som er hardest rammet.

Vi kan kort oppsummert si at det eksisterer en strukturell overkapasitet i dette markedet. Det er vanskelig å komme utenom skraping og ombygging av supplyship for å ta ned tilbudssiden. Det samme gjelder for riggsektoren. Det foregår nå en omfattende restrukturering i offshore rederier og riggselskaper, og det vil etter krisen sannsynligvis være noen færre og forhåpentligvis finansielt sterkere enheter.

Short-sea europeisk har fått et etterlengtet løft i andre halvår, og i skrivende stund oppnåes det gode rater med god lastetilgang. La oss håpe det fortsetter en stund ut i 2021. Se forøvrig utfyllende markedsrapport senere i bladet.

Grønn shipping er fremtiden og det er gledelig å registrere at flere av våre medlemmer har bistått med og kontrahert hybridship med batteripakke og mulighet for konvertering til bl.a. ammoniakk som drivstoff under seilas. Det foregår fortsatt mye forskning og utvikling på hva som er de beste fremdriftsløsningene de neste 20–30 år. Et skip er en stor investering, og man må søke å gjøre de riktige valgene som gir lavest mulig utslipp og avtrykk med best mulig driftsøkonomi.

De siste årene har Forbundet fokusert på å tilnærme seg sine medlemmer med bedre tilstedeværelse og flere aktiviteter. Målet for 2020 var å styrke dette ytterligere via møter, seminarer og «pop up» seminarer rundt om i landet med aktuelle tema. Pandemien gjorde det vanskelig å holde meglerfamilien samlet med slike aktiviteter. Vi endte i stedet opp med å bistå våre medlemmer med mange ukjente utfordringer. Til dette benyttet vi våre juridiske rådgivere slik at medlemmene kunne navigere seg gjennom det uoversiktlige farvannet som oppstod som en følge av Covid-19.

Våre agenter og klaringsmeglere har arbeidet hardt og bistått rederier og crewingselskaper med kritisk samfunnsnyttige oppgaver rundt mannskapsbytter langs vår kyst. Dette har som de fleste har fått med seg ikke vært like enkelt med stadig nye pålegg og restriksjoner rundt testing og karantenebestemmelser.

Dere skal ha en stor takk for godt arbeid under svært krevende forhold!

Vi kan også glede oss over at de endelige forhandlingene rundt statsbudsjettet ga oss og våre redervenner bedre vilkår. At man fikk gjennomslag for så vel nettolønnsordningen og en utvidet kondemneringsordning bør glede oss alle i et vanskelig år. Maritimt Forum, hvor vi er representert, har i denne prosessen vært en sterk pådriver. Det er derfor vårt håp at 2021 blir lettere å navigere for våre skipsmeglere og agenter i deres daglige arbeid, og at det blir bedre muligheter til å gjennomføre mere normal aktivitet med reiser og arrangementer.

Jeg ønsker alle våre medlemmer en Riktig God Jul og et fremgangsrikt nytt meglerår i 2021!

Tom Engø

Towards a more sustainable shipping industry – where are we now?



Advokat Henrik Hagberg
Advokatfirmaet Thommessen AS



Advokatfullmektig Ingrid Skjelmo
Advokatfirmaet Thommessen AS

Introduction

Recent years have seen an increased awareness of sustainability issues by governments, international organisations, financial institutions, investors and consumers, also affecting the maritime sector. Business as usual is apparently no longer a viable alternative for the shipping industry. The prediction is that those who do not take sustainability seriously will be met with increased fees and less favourable finance opportunities, whereas those willing to invest in fleet modernisation and greener technology might over time become more competitive.

However, where are we now in terms of global regulation towards a more sustainable shipping industry? The short answer is that as of today, there is no global regulatory framework to facilitate sustainable shipping. This is set to change with the strategies adopted by the

IMO and the EU as well as various private initiatives such as the Poseidon Principles.

The IMO's role in sustainable shipping

The International Maritime Organization (IMO) is a UN agency whose main purpose is to develop and maintain a comprehensive regulatory framework for international shipping. The IMO has developed the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which is the most important convention for the prevention of pollution from ships.

The latest MARPOL supplement, MARPOL's Annex VI, covers the prevention of air pollution from ships. This year, the maximum permitted sulphur content in fuel oil was reduced to 0.5% under Annex VI, requiring industry participants to either switch to compliant fuel or invest in scrubbers. Since 2013,

Annex VI has also contained mandatory technical and operational energy efficiency measures that reduce the emissions of all post-combustion exhaust emissions. These include the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ship types and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), which applies to all ships.

In 2018, the IMO adopted an initial strategy on the reduction of GHG emissions from ships, aiming to cut them by at least 50% by 2050 compared to 2008 levels. However, a final plan is not expected until 2023. Currently, the EEDI only affects newbuild ships, while the SEEMP does not contain any explicit or mandatory performance requirements. This October, a draft text was presented that introduces a version of the EEDI which applies retroactively to all existing ships – the Efficiency Design Index for Existing Ships (EEXI). The draft text also enhances

the SEEMP to include mandatory operational efficiency improvement targets. Although some NGOs have criticised the draft for being unambitious and vague, the draft text was approved at the virtual MEPC 75 meeting this November and are expected to enter into force on 1 January 2023 pending adoption at MEPC 76 in June 2021.

The EU's contributions towards sustainable shipping

The EU has been a key driving force towards more sustainable shipping. One example of this is the EU's enactment of Regulation (EU) 1257/2013 on safe and sound ship recycling (EU Ship Recycling Regulation), enacted while waiting for the Hong Kong Convention to enter into force. It is also likely that the EU will be a key player in pressuring the international community towards more aggressive measures addressing GHG emissions. In any case, those wishing to take part in trade involving a EU member state will need to consider potentially stricter EU regulations.

In 2015, the EU adopted Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (EU MRV), which had its first reporting period in 2018. The EU MRV aims to collect data on CO2 emissions by ships of more than 5,000 gross tonnage calling at any EU port, which resulted in the first report being released last year. For now, the EU MRV will be parallel with the IMO Data Collection System for ships calling at EU ports, effectively making two data reporting regimes to comply with.

This year, the EU Parliament voted in favour of a 40% reduction of CO2 emissions from shipping by 2030, favouring a proposal to revise the EU MRV, and to add the affected ships to the EU Emissions Trading System (ETS). If this proposal is

implemented, ship operators will be required to purchase CO2 emissions allowances in the same way as land based industries. The economic effect this may have for ship operators and their customers, and to what extent it will contribute to a reduction of CO2 emissions, will to a large extent depend on the prices for the allowances. In addition, there has been a call for an Ocean Fund financed by ETS revenues to make ships more energy efficient by 2030. In time, it is also expected that the forthcoming EU Taxonomy will include shipping.

The role of private initiatives

While we are still waiting for a global regulatory framework to facilitate sustainable shipping, shipping companies should still be aware of the various private initiatives. With public demands that urgent action is taken on addressing climate change and environmental sustainability, the shipping industry itself, investors and banks are now increasingly taking the initiative themselves. One example of an initiative within the shipping industry is the 'roadmap' created by the Sustainable Shipping Initiative (SSI), which seeks to achieve a sustainable shipping industry by 2040. Although of a voluntary nature, there might be various benefits of joining the SSI, such as the ability to attract more favourable financing opportunities.

As financial institutions are increasingly expected to justify their investment choices, various sustainable financing initiatives have been implemented in recent years. Some financial institutions are even becoming unwilling to fund unsustainable industries as they prefer a 'greener' portfolio. One example of a framework for integrating climate change into the lending decisions of financial institutions is the Poseidon Principles, which specifically monitor the decarbonisation trajectory targets of their shipping

portfolios. Another relevant voluntary framework that some financial institutions adhere to is the Sustainability Linked Loan Principles (SLLP), which is based on loan terms being aligned to the borrower's performance according to pre-agreed sustainability performance targets.

Conclusion – Where are we now?

While there is still no global legal framework aiming to reduce GHG emissions from ships, the recent developments suggests that industry participants in the shipping industry cannot maintain their competitiveness in the long term if they do not invest in greener technology. Those wishing to engage in trade routes that involve calling ports within the EU, will already have to comply with stricter environmental standards. Should the eventual IMO framework prove to be unsatisfactory, other jurisdictions might follow suit in taking unilateral action. Although there are many uncertainties related to the future legal framework to reduce GHG emissions from ships, there is certainly an exciting time ahead for sustainable shipping.

THOMMESSEN

www.thommessen.no



Safe Port



Magne Anderssen

Vi får nokså ofte spørsmål om skade på skip kan kreves erstattet under den såkalte «safe port warranty» i et certeparti. Spørsmålet kan ikke besvares på generelt grunnlag, både fordi ethvert tilfelle må vurderes konkret, og fordi det kan være avgjørende hvilket lands rett som kommer til anvendelse. Nedenfor følger noen utgangspunkter for hva som omfattes av denne typen «garantier» under engelsk og norsk rett:

Under engelsk rett er det et sitat fra en dom fra 1958, *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127, som gjerne trekkes frem når man skal beskrive safe port-garantiens omfang. Sitatet lyder som følger:

«A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.»

Som det fremgår av sitatet, er dette i utgangspunktet et absolutt ansvar – et objektivt ansvar, med unntak for «abnormal occurrences» og godt sjømannskap.

I en del certepartier er safe port-garantien omgjort til en «due diligence-forpliktelse» – et skyldansvar, dvs. at befrakter bare har påtatt seg å utvise due diligence for så vidt gjelder havnens «safety». Dette er et mye lempeligere ansvar enn det som følger av en rett frem safe port-garanti, idet reder må bevise at befrakter ikke har gjort det man med rimelighet kunne kreve av denne forut for nomineringen av den aktuelle havnen.

Det er for øvrig sikker rett at uttalelsen i *The Eastern City* gjelder både i reise- og tidsbefraktning, og at den gjelder både for havner («ports») og kaiplass («berths»).

Under norsk rett er det sjøloven § 328 annet ledd (for så vidt gjelder reisebefraktning) og sjøloven § 385 annet ledd (for så vidt gjelder tidsbefraktning) som regulerer befrakters ansvar for safe port/safe berth. Bestemmelsene lyder som følger:

§ 328 annet ledd: «*Har reisebefrakteren beordret skipet til en usikker havn, er reisebefrakteren ansvarlig for skade som skipet derved påføres, med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av reisebefrakteren selv eller noen reisebefrakteren svarer for.*»

§385 annet ledd: «*Skyldes skaden at tidsbefrakteren har beordret skipet til en usikker havn, er tidsbefrakteren ansvarlig med mindre skaden ikke skyldes feil etter forsømmelse av tidsbefrakteren selv eller noen tidsbefrakteren svarer for.*»

Som det fremgår av sitatene, oppstiller sjøloven et skyldansvar med omvendt bevisbyrde. Som et utgangspunkt vil alle certepartiklausuler vedrørende safe port/safe berth i et certeparti med norsk lovvalg, bli tolket i lys av sjølovens regler. Det innebærer blant annet at selv om begrepet «safe port» eller «safe berth» (eller en av de mange forkortelsene i relasjon til dette) er benyttet, så vil denne «garantien» bli tolket i lys av sjøloven og ikke slik begrepene tolkes under engelsk rett.

I ansvarsvurderingen er det relevant hvorvidt bortfrakter hadde kjennskap til havnen/kaiplassen. Dersom det oppstår skade på skipet, vil det kunne være relevant om partene har tidligere erfaringer med lignende farer eller skader i den aktuelle havnen, og for øvrig om de var kjent med forholdene i havnen eller på denne kaiplassen. Trond Solvang skriver følgende om ansvarsbestemmelsen i § 328 (Gyldendal Rettsdata, note 659):

«En sentral avveining for befrakters ansvar vil her være hvorvidt (også) bortfrakter hadde kjennskap til havnen. I NOU 1993: 36 s. 62 sies at det må «legges vekt på i hvilken utstrekning bortfrakteren kunne forutsettes på forhånd å ha tilstrekkelig kjennskap til de havner befrakteren har gitt adgang til å velge mellom. Jo snevrere befrakters opsjoner, jo større grunn vil det i alminnelighet være til å anta at bortfrakter på forhånd har skaffet seg kjennskap til de aktuelle havner». [...] «Av rettspraksis vedrørende befrakters aktsomhet ved nominering, samt kapteinens

aksept av risiko ved å seile tross kjennskap til faremomenter, se ND 1928 s. 214 SØHa: Det var avtalt «3 sikre havne i rotation Gøteborg-Århus» – Ystad havn ble nominert, men funnet usikker på grunn av skipets størrelse – befrakter hevdet forgivevis at skipet burde ha anløpt siden bortfrakter tidligere hadde anløpt med skip av tilsvarende størrelse, samt at bortfrakter burde ha tatt forbehold om Ystad i slutningen; ND 1945 s. 337 SØHa: Innseilingen til «Faxe-Ladeplats» var svært vanskelig – kapteinen hadde forhånds- inispisert seilingsrenne sammen med los, og ble derved funnet å ha akseptert risikoen; ND 1962 s. 143 NV: Bunnberøring ved kaiplass ikke ansett som uaktsomt av befrakter, siden dyptgående berodde på kapteinens nautiske vurdering – feilbedømmelse ev. gjort av los som i så måte opptrådte i skipets tjeneste.»

For så vidt gjelder forholdet mellom ansvar for havn/kaiplass, skriver Trond Solvang følgende (Gyldendal Rettsdata, note 662):

«Dersom det er tale om en navngitt havn, vil bortfrakter ha risikoen for at skipet trygt kan anløpe dit, men skjer etterfølgende skade i forbindelse med skipets anløp av en anvist kaiplass i havnen, vil ansvar kunne foreligge dersom den aktuelle fare er særskilt knyttet til den anviste plass – ikke til havnen som sådan. Slik under engelsk rett, jf. Cooke m.fl. kap. 5.41 flg., og de samme hensyn vil trolig gjelde for norsk rett.»

En særskilt problemstilling er om utgifter til taubåt osv. kan lempes over på befrakter. Vi kan her fremheve et eksempel fra rettspraksis, ND 1948 s. 42 SØHa. Her forelå en ekspertuttalelse om at taubåt var nødvendig for å komme seg inn og ut av havnen

– havnen var med andre ord ikke «safe» uten taubåtassistanse. Den nominerte havn Kyndby hadde ikke egen taubåttjeneste og taubåt måtte derfor rekvireres fra København. Retten uttalte at dette var en ekstraordinær utgift som befrakterne måtte være ansvarlig for. Vi heller nok imidlertid i retning av at det utslagsgivende poenget her var at det ikke fantes taubåter i havnen, fordi havnen da ikke lenger var «safe». Utgangspunktet er nok likevel at kostnader til taubåt for å holde skipet ved kaien normalt faller på reder, med mindre det er brudd på selve safe berth-garantien som foranlediger tapet, slik som i ND 1948 s. 42 SØHa, se også Voyage Charters 5.85.

Bedriftsavtale

Danske Bank

Minner om bedriftsavtalen Skipsmeglerforbundet har med Danske Bank.

Alle medlemmer får svært gunstige lån gjennom Forbundsavtalen.
Ta kontakt med ditt lokale Danske Bank kontor og få en gjennomgang av din økonomi.

www.danskebank.no

Misje kontraherer nye Eco bulk carriere

Bergens baserte Misje Rederi kontraherer 3 nye Eco bulkere ved Sri Lankas Colombo Dockyard. Skipene er på 5000 dwt og har en hybrid løsning som kombinerer marine gasoil og batteri. Skipene kan dermed seile inn og ut av havner samt utføre laste- og losse operasjoner i havn helt uten No_x og sterkt reduserte CO_2 og SO_x .

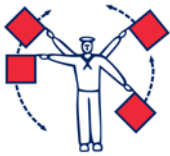
Videre er skipenes motorer som blir levert av Wartsila Norway konstruert slik at de kan konverteres til nullutslipp ved seiling så snart teknologien tillater dette.

Misje har opsjon på inntil 10 skip i denne serien, og første skip skal leveres i mars 2022 og deretter med 4 måneders intervaller. Intensjonen er å erklære flere opsjoner fremover.

Skipenes skrogkonstruksjon er også utformet slik at utslippene minimeres under seilas.

Ledende norske selskaper og leverandører som Corvus Energy, Norske Greentech og Wartsila Norge har bidratt i prosjektet med utstyr og teknologi. Dette er miljøvennlige og fremtidens skip i short sea traden.





Lorentzen & Stemoco

Markedsrapport



Nicolai Hansteen, Chief Shipping Analyst

Vi er i ferd med å legge bak oss et år vi aldri vil glemme. Dette året vil for alltid bli husket med gru, preget av pandemien som har påvirket verdensøkonomien brutalt. Men til tross for utfordringene har shipping-markedene utviklet seg bedre enn fryktet. Selv har mange av oss også gjort omstillinger som tidligere har vært utenkelige. Vi kan være stolte av vår innsats i dette vanskelige året. Med de endringene som har vært foretatt, både personlig og i firmaene, står vi sterkere rustet for et nytt og bedre år.

For nokså nøyaktig tolv måneder siden kom de første utbruddene av Covid-19 viruset. I den kinesiske industribyen Wuhan, nesten 600 nautiske mil nordvest på Yangtze-elven fra Shanghai, kom rapporter om et nytt og svært smittsomt Coronavirus. Virusets spredte seg raskt til resten av Kina og andre deler av Asia, før smitten kom til Europa og USA. I mars ble viruset erklært en global pandemi av verdens helsemyndigheter. Så langt har over 65 millioner mennesker blitt smittet og over halvannen million dødd av viruset. På rekordtid har forskningsmiljøer og farmasøytiske selskaper utviklet vaksiner mot viruset som er ventet å bli tilgjengelig fra desember og tilbudt den almenne befolkningen i første halvår av 2021.

De økonomiske konsekvensene av pandemien er av historiske dimensjoner. Det internasjonale pengefondet IMF anslår at verdens verdiskaping vil bli redusert med 4,4% i år, sammenlignet med i fjor. I USA, som er svært hardt rammet, vil økonomien trolig krympe med over 4%. I Europa vil økonomien redusere seg relativt kraftigere, spesielt i Storbritannia og på kontinentet. Det eneste landet som skiller seg ut positivt er Kina som på formidabelt vis har klart å stagge viruset og satt igang tiltak for å fremme vekst. I femårs-planen som kinesiske myndigheter nylig la frem for 2021 til '25, legges det opp til en vekst på over 5% årlig. Med denne veksten vil Kina snart bli verdens største økonomi og dermed passere USA og Europa som er omtrent like store.

Containerskip-markedet

Da den første bølgen av pandemien rammet Vesten i våres, anslo verdens handelsorganisasjon at varehandelen kunne minske med opptil én-tredjedel i år, dersom de verste anslagene slo til. Men etterhvert som året har utviklet seg har disse negative estimatene blitt moderert. Nå venter WTO at den globale varehandelen målt i volum vil falle med 9,2% i år. I containerskip-markedet ble nedgangen ekstrem frem mot mai, men har hentet seg inn kraftig i de påfølgende månedene i tredje og fjerde kvartal. Særlig har trafikk fra Asia til USA over Stillehavet dratt seg kolossalt til med en årlig volumvekst på 9% i tredje kvartal. Årsaken er at to-tredjedeler av den amerikanske verdiskapingen utgjøres av privat forbruk. Med smitten raskt i omløp, og

myndigheter som har beordret folk til å holde seg hjemme, har stadig flere bedrifter gjort bruk av hjemmekontor. Denne fleksible måten å jobbe på har også medført at netthandelen har formerlig eksplodert. I løpet av året har hver amerikaner fått tilsendt et engangsbeløp på 1200 dollar. I fravær av reiser og ferier har pengene i stor grad gått til kjøp av varer på nettet. Varelagrene som var veldig lave før pandemien er blitt fylt opp i forkant av en aktiv førjulesong. Dette har medført at de store operatørene som iverksatte kapasitetsbegrensninger i mai, opererer nå på maksimal utnyttelse. Frakratene for å flytte én tyvefotscontainer fra Shanghai til Los Angeles har nesten tredoblet seg siden samme tid i fjor. Samtidig er antallet skip i ordre målt mot eksisterende skip det laveste noensinne.

Endringene i forbruksmønstre kan selvsagt kunne sees på som et forbigående fenomen, påskyndet av Coronaviruset. Når vaksinen kommer og store deler av befolkningen blir immune mot viruset, kan folk gå tilbake til kontoret og gjenoppta møte- og reiseaktivitet. Men fordelene med netthandel vil trolig forbli én av konsekvensene av pandemien. Stort utvalg av varer, sammenlignbare produkter, lavere priser, gode betalingsløsninger og hjemmelevering er en uslåelig kombinasjon. Forøvrig er aktivitetsnivået i verdensøkonomien tett knyttet opp mot etterspørsel i containerfart. Med en forventet oppgang i global verdiskaping og flåten allerede opererende på maksimal kapasitetsutnyttelse samt få skip i ordre, ser utsiktene svært gode ut.



Bulkskip-markedet

I byen Wuhan, selve arnestedet for virus-utbruddet, var stålverket blant de første bedriftene til å stenge produksjonen. Portene på stålverket ble stengt og produksjonen lagt ned mens myndighetene forsøkte å få kontroll på smitten i byen og landet forøvrig. Men fra april ble produksjonen igangsatt i stålverket som nå heter Baowu etter fusjonen mellom Baosteel og Wuhan Steel, og som er verdens største etter ArcelorMittal. Med en massiv stimuluspakke fra sentralt og lokalt hold kom infrastrukturprosjekter på gang som bygging av nye veier, broer og jernbaner. I stor grad var disse prosjektene stålintensive og oppmuntret stålverket i Wuhan og resten av landet til å øke produksjonen. Erfaringene fra tiltakspakken etter finanskrisen fra over ti år tidligere var så gode at pengene raskt ble rettet inn der de best kunne gjøre nytte. I år vil Kina for første gang siden finanskrisen være netto importør av stålprodukter. Denne importen har gjort lite svekkelse på stålprisene som er så høye at produsentene er i ferd med å øke produksjonen til over én milliard tonn. Stålverkenes behov for jernmalm og metallurgisk kull, samt landets totale bruk av termisk kull og korn, gjør at Kinas vekst vil oppveie for nedgangen i import alle andre steder i verden.

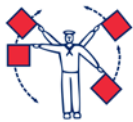
Dette kjenner selvsagt Kina godt til selv, og i år har bilaterale forhold til USA og Australia vært vanskelige som har gitt seg utslag i handelen. I januar ble fase én av handelsavtalen mellom USA og Kina signert som etterhvert har betydd mer import av blant annet olje og gass, i tillegg til soyabønner. Mot Australia har import-tariffer på kornslaget bygg blitt innført og senere stans i import av tømmer, sukker, hvete og kull. Men tørrlastmarkedet har en finurlig evne til å klare seg gjennom slike perioder. Tidligere husker vi hvordan stans i kinesisk import av amerikansk-produsert soyabønner medførte at last gjennom Gulfen gikk til Brasil og deretter til Kina som åpnet for et triangulært mønster. Nylig har australsk kull i større grad gått til India, samtidig som Indonesia har eksportert mer kull til India og andre steder i Asia, inkludert Kina. Disse omkalfatringene har betydd endrete fraktmønstre og mer tid i havn som har bundet opp tonnasjekapasitet. De forferdelige forholdene for svært mange sjøfolk som ikke har kunnet mønstre på eller av på grunn av pandemien har også innvirket på produktiviteten i markedet. Det er å håpe at sjøfolkenes forhold blir bedret i det nye året, og at rederier og organisasjoner gjør sitt for at på- og avmønstring går sin vante gang.

Selve tørrlastflåten er også i stor endring. På begynnelsen av året var det ventet leveringer på ca. 55 millioner dødvekttonn. Ved årsslutt vet vi at det har kommet vesentlig lavere leveringer på kun 47 millioner dødvekttonn, mye som følge av utsettelse. Opphugging av eldre skip har også skjedd i større omfang enn ventet på over 15 millioner dødvekttonn. Det betyr at flåten vil vokse med ca. 4,4% i gjennomsnitt i år, sammenlignet med i fjor.

Til neste år venter vi vesentlig bedring i tørrlastmarkedet. Femårsplanen fra kinesiske myndigheter er fokusert på innenlandsk forbruk og urbanisering, med infrastruktur som et vesentlig element. Tradisjonen tro vil dette bety enda mer behov for stålprodukter og import av jernmalm fra Australia og Brasil. Men femårsplanen har også en grønn profil, og for stålverkene betyr dette å vri om produksjonen fra integrerte møller til mer bruk av skrapstål. Trolig vil importforbudet mot import av skrapstål falle. Også andre land enn Kina vil også øke importen. Med en vaksine tilgjengelig mot Covid-19 viruset vil økonomien normalisere seg i resten av Asia og i Europa, og behovet for tørrlastvarer øke og bli mer globalisert. Flåten derimot vil gå mot null-vekst. Antall nybyggingsleveringer vil reduseres, mens opphuggingstakten kan øke på grunn av aldersprofilen på flåten og høyere skrapstålpriser. Skulle fraktratene stige raskt vil selvfølgelig opphuggingsaktiviteten holdes igjen. Men med en historisk lav ordrebok i forhold til eksisterende flåte, og svært mange kandidater for opphugging, ligger forholdene til rette for en solid markedsoppgang når verden kommer tilbake etter pandemien.



Lorentzen & Stemocos kontorer i Vika Atrium



Olje- og tankmarkedet, skifte mot fornybar energi

Det vil ta flere år før etterspørselen etter olje er tilbake til nivåer fra før pandemien. Mens forbruket av olje lå på over 100 millioner far pr. dag i fjor, medførte Coronautbruddet at behovet falt dramatisk i første kvartal til ca. 94 mfd og ytterligere i andre kvartal til under 83 mfd. Nedstengning av byer og mindre kjøring gjorde at færre fylte tanken med bensin og diesel. Reiserestriksjoner og karantenebestemmelser rammet særlig flytrafikken og dermed bruk av flybensin. Men med opphenting i økonomien i tredje og fjerde kvartal, spesielt i Asia, har forbruket dratt seg til igjen til respektive 93 mfd og 95 mfd. Vi venter at en vaksine mot Coronaviruset vil bidra positivt til et gjennomsnittlig forbruk på 97 mfd til neste år og normalisere seg i løpet av 2022 til nesten 100 mfd igjen.

På begynnelsen av året satte Saudi Arabia og Russland i gang en drabelig priskrig på olje for å vinne andeler i et marked som var under kraftig press. Oljeprisen kollapset til under 20 dollar pr. fat og Saudi og Russland kom til enighet om et samarbeid kalt OPEC+ om å kutte oljeproduksjonen først med 9,7 mfd for deretter å lette i kuttene med 2 mfd i andre halvår og ytterligere 2 mfd i begynnelsen av neste år. Dette samarbeidet har vist seg virkningsfullt og oljeprisen har gjenopphent seg til ca. 50 dollar pr. fat. Men oljebalansen er skjør og en iverksettelse av produksjonskuttlettelsene i januar til neste år ville kunne føre igjen til lagerbygging og svekkelse i oljeprisen. Derfor har OPEC+ valgt en mer forsiktig opptrapping i produksjonen med månedlige økninger på 0,5 mfd fra januar på tilsammen 2 mfd. Hverken Iran, Libya eller Venezuela er med på denne produksjonskuttavtalen og står fritt til å bestemme selv utviklingen, som har ført til uavhengig produksjonsøkning. Norge er ikke med i OPEC+ og vil fristille seg fra frivillig kuttavtaler fra nyåret. I USA



har lete- og produksjonsaktiviteten falt betydelig etter skiferolje som igjen betyr at amerikansk produksjon trolig vil redusere seg til neste år. Det betyr at OPEC+ sitter med nøkkelen til å styre produksjonen i oljemarkedet etter eget forogdtbefinnende.

Tankmarkedet har vært motsyklisk til oljemarkedet gjennom store deler av året. Da priskrigen raste mellom Saudi Arabia og Russland, og oljeprisen kollapsen, begynte raffineringene å bygge lagre fordi pris på fremtidig levering var langt høyere enn spotprisen. Store tradere befraktet også inn tankskip som bruk av flytende lagre til sjøs. Tilsammen satte dette i gang en frenetisk tankaktivitet som gjorde at tankratene steg til de høyeste nivåene noensinne. Men med etterfølgende produksjonskutt og lagertrekk har tankratene dabbet kraftig av. Vi venter at med høyere raffineringproduksjon spesielt i Kina vil interessen for å importere mer olje dra seg opp igjen, og ser positivt på at OPEC+ frigir mer olje i de første månedene av neste år. Dette lover godt for et bedret vintermarked. Ordreboken på tankskip er også historisk lav i forhold til eksisterende skip og bereder grunnen til et fundamentalt oppsving i tankmarkedet de neste årene.

Mange har merket seg at den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har satt seg store ambisjoner for kutt av karbondioksid i maritim sektor. Målet er å halvere CO₂-avtrykket innen 2050, sammenlignet med

2008-nivåer. I praksis vil dette bety at hvert enkelt skip må redusere CO₂-utslippene med 70% ettersom flåten er ventet å øke de neste tre år. For tiden diskuterer IMO et regelverk for å måle CO₂-utslippene for eksisterende skip som rederier vil måtte innrette seg i forhold til. I tillegg er EU opptatt av å kutte CO₂-utslippene i europeisk fart, og kan innføre regionale tiltak. Store oljeselskaper og tradere ønsker også å måle skipene som blir innbefraktet, og bank- og finansinstitusjoner har innført såkalte Poseidon-prinsipper på skip som blir finansiert. Nye skip blir i økende grad hybridløsninger som bruker både olje- og naturgass som drivstoff. Men ettersom bruk av naturgass kun kutter CO₂-utslippene med 20%, blir andre alternativer vurdert som metanol, ammoniakk og hydrogen. I Lorentzen & Stemoco er vi opptatt av disse problemstillingene og har dannet et nytt team som spesialisere seg på fornybar energi. Vi ser særlig muligheter innen havvind som et satsingsområde der erfaring og kompetanse samt kontaktnett fra skipsmegling vil komme til nytte.

Vi ønsker alle en God Jul og et riktig Godt Nytt År!

Lorentzen & Stemoco AS is a storied Shipbrokerage house with a history stretching back over a century and a footprint in all major shipping segments. From their headquarters in Oslo, Norway they manage a globally diversified team of shipping professionals across three continents.

Godt nytt år med

Av Kristian Skalland Moen



Egen pensjonskonto er en ny ordning som skal gi alle med innskuddspensjon i privat sektor bedre oversikt og lavere kostnader.

Dette er reformen der du får alle fordelene automatisk.

Lars-Erik Eriksen,
Storebrands leder for salg
i bedriftsmarkedet

Egen pensjonskonto blir innført fra 2021. Da blir innskuddspensjonen dine ansatte har opptjent hos sine tidligere arbeidsgivere automatisk flyttet inn sammen med pensjonsordningen de har gjennom nåværende arbeidsgiver. Dermed samles alle midlene på ett sted, noe som gir dine ansatte lavere kostnader. Du som arbeidsgiver og dine ansatte, trenger ikke foreta dere noe som helst for å få fordelene dette gir.

Mange lurer på om også fripoliser kan flyttes inn i egen pensjonskonto, men det vil ikke bli mulig. Det er bare såkalte pensjonskapitalbevis som automatisk samles på pensjonskontoen på nyåret. Pensjonskapitalbevis er pensjonsrettigheter fra et tidligere arbeidsforhold med innskuddspensjon.

Når alle pensjonspengene samles på ett sted, blir det også enklere å følge med på hvor mye pensjon man har spart opp. Samtidig blir det

lettere for de ansatte å ta egne valg, for å påvirke hvor mye avkastning de kan forvente på pensjonen sin.

Større krav til informasjon

Innføringen av egen pensjonskonto medfører samtidig et større informasjonsansvar for dere som arbeidsgivere. I overført betydning sier loven at arbeidsgiver har et informasjonsansvar som skal sikre at den ansatte får nok og relevant informasjon, så den ansatte har grunnlag til å ta velinformerte valg knyttet til egen pensjonskonto. Dette skal vi selvsagt hjelpe dere med. Det meste av den nødvendige informasjonen finner de ansatte på sine personlige sider og pensjonsapper, som i appen vår Mine penger. En av de viktigste tingene arbeidsgivere kan gjøre, er å sørge for at vi har oppdatert kontaktinformasjon på deres ansatte, slik at vi kan hjelpe dere med å overholde informasjonsansvaret.

«egen pensjonskonto»

Stor del av pensjons- utbetalingen er avkastning

Pensjonen de ansatte får utbetalt når de slutter å jobbe består ikke bare av beløpet forskjellige arbeidsgivere har satt av hver måned, gjennom yrkeskarrieren. Mye kommer fra folketrygden, basert på hvor mange år den ansatte har vært yrkesaktiv. Men noe mange glemmer, er at en stor del av sluttpensjonen avhenger av hvordan pensjonspengene har blitt investert underveis.

Er den ansatte 40 år, kommer nesten halvparten av pensjonsutbetalingen fra avkastningen på sparingen. Derfor er det mye å hente på å ta gode investeringsvalg. Nå som alle får samlet all innskuddspensjon på én konto, blir det enklere å tilpasse investeringsvalg og risikoprofil.

Forfølger deg

Egen pensjonskonto følger den ansatte ved jobbskifte. Det betyr at pensjonspengene blir flyttet til den pensjonsleverandøren den nye arbeidsgiveren har valgt for bedriftens pensjonsordning. Hvis den ansatte ønsker det, er det mulighet for å velge pensjonsleverandør på egenhånd. Men hvis du sitter stille i båten, blir pensjonskontoen flyttet automatisk.

Egen pensjonskonto er også en god nyhet for unge og arbeidstakere med korttidskontrakter. Tidligere måtte man ha vært ansatt i 12 måneder for å beholde pensjonsopptjeningen når man byttet jobb. Denne ordningen forsvinner når egen pensjonskonto blir innført. Det betyr at den ansatte har krav på all pensjon du har spart til den ansatte, uavhengig av lengden på arbeidsforholdet.

Enklere å påvirke egen pensjon

Egen pensjonskonto berører bare bedrifter som har innskuddspensjon i privat sektor. Dette er den vanligste ordningen i det private næringsliv. Har bedriften din denne ordningen, har du og dine ansatte en god mulighet til å ta tak i egen pensjon.

Nå som dere får alle pensjonspengene på én og samme konto, får dere bedre oversikt og kan tilpasse måten pensjonspengene investeres på – hvis dere ønsker det. De aller fleste som får egen pensjonskonto i Storebrand får pensjonspengene plassert i spareløsningen Anbefalt pensjon. I tråd med Storebrands anbefaling, vil aksjeandelen i Anbefalt pensjon være høy så lenge man er ung. Etter hvert som årene går, vil stadig mer av pengene flyttes over i rentepapirer.

Det vil si at den ansatte til enhver tid har en fordeling mellom aksjer og rentepapirer som er tilpasset alderen sin. Men slipper dermed å tenke på hvilke fond som er smartest å velge for sin egen pensjonskonto – vi tar hånd om dette for deg.

Dette betyr egen pensjonskonto for deg som arbeidsgiver

- Du betaler administrasjonskostnadene for pensjonskontoen og forvaltningskostnader for pensjonen du sparer til den ansatte.
- Du har et informasjonsansvar overfor de ansatte – dette hjelper Storebrand deg med.
- Ansatte har krav på pensjonsopptjening uavhengig av lengden på arbeidsforholdet.
- Du kan forvente mer pensjon for hver pensjonskrone du sparer til de ansatte.

Større valgmuligheter

Noe annet nytt som kommer med egen pensjonskonto, er større valgmuligheter for arbeidstakerne. Den nye pensjonsreformen åpner nye dører når det gjelder muligheten til å velge selvvalgt pensjonsleverandør. En hensikt med å åpne for selvvalgt leverandør for egen pensjonskonto, er å sikre at arbeidstakerne får større valgfrihet over egen pensjonskonto. Et argument for å velge selvvalgt leverandør kan være dersom man ønsker større fondsutvalg enn det man får gjennom arbeidsgiverens avtale. Det vil bli enkelt å gå fra å ha «egen pensjonskonto» i Storebrand til å velge Storebrand som «selvvalgt leverandør for egen pensjonskonto». Arbeidstaker kan også velge å reservere seg mot at pensjonskapitalbevisene samles på sin egen pensjonskonto.

Storebrand er Norges ledende rådgiver på pensjonssparing og forvalter over 920 milliarder kroner på en fremtidsrettet og bærekraftig måte, som skaper god vekst. Norsk Skipsmeglerforbund har på vegne av sine medlemmer fremforhandlet en svært god avtale på pensjon gjennom Storebrand.

Kontakt oss for et uforpliktende tilbud på pensjon til bedriften din.

Har du spørsmål om pensjon? Kontakt oss gjerne for å se hvilke muligheter din bedrift har i Storebrand på telefon 22 31 52 77 eller på epost: bedrift@storebrand.no

Vi søker jobb som



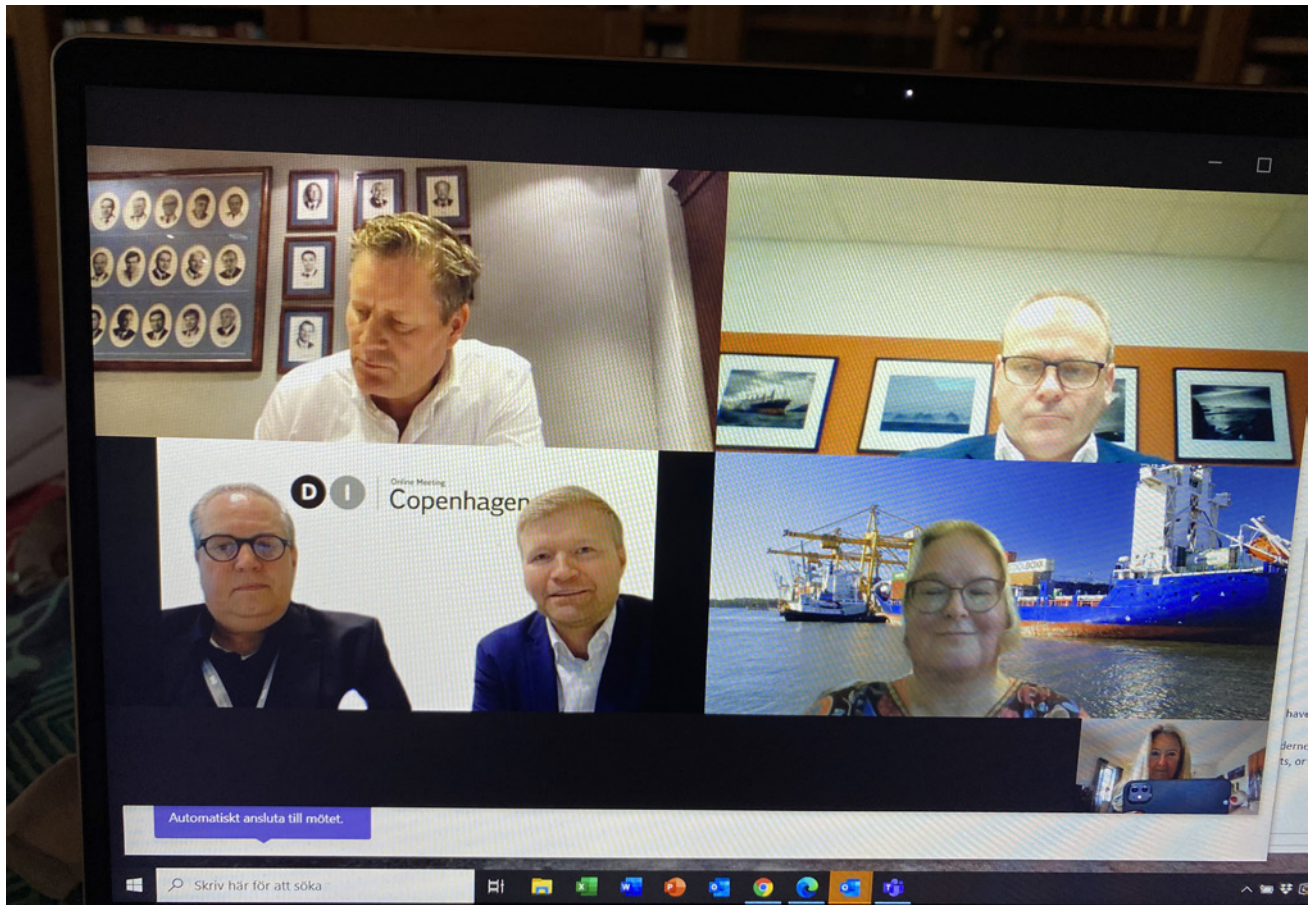
Velg et pensjonsselskap
som forstår bedriften din.

Vi har over 250 års erfaring og er blitt kåret til verdens mest bærekraftige finansselskap for arbeidet vårt med å skape en fremtid å glede seg til. Dette har vi oppnådd ved å investere pensjonspengene i bærekraftige selskaper.

Vi ønsker å gjøre pensjon enkelt – både for deg som arbeidsgiver og ikke minst for dine ansatte. Med en bedre pensjonsavtale fremforhandlet av Norsk Skipsmeglerforbund, søker vi nå jobb hos deg.

Ta kontakt på storebrand.no/bedrift, eller ring 22 31 52 77
for mer informasjon.

Nordisk møte



Nordisk møte ble denne gangen avholdt over Teams.

Hvert land rapporterte fra sine organisasjoner og informerte hvordan de har bistått sine medlemmer gjennom året.

Mannskapsskifter og tolkning av karantenebestemmelser har tidvis vært krevende også hos våre Scandinaviske venner.

Det Danske forbundet har fusjonert med Danske havner og heter nå Danske Shipping og Havnevirksomheder. Det er mere fokus på havne-, terminal- og speditørvirksomhet og derfor et annet behovet enn vi har her langs kysten. The Blue Denmark inkluderer alle maritime selskaper og operasjoner og står for 25%

av dansk eksport og sysselsetter 100 000 mennesker. Den nye danske havneloven er fortsatt «subject to revision» og lar vente på å tre i kraft.

Det Svenske forbundet har overvekt av agenter og speditører og har slitt med Svenske tollmyndigheter og rigide tollsystemer. En agent hadde trykket loaded istedetfor loaded goods fra utlandet. Slik at MVA ble utløst. Selv om nødvendig dokumentasjon var fremlagt for å vise feilen, hjalp ikke dette og medførte at et medlem fikk 18 millioner SEK i bot og gikk konkurs som følge av et tastetrykk. Leve byråkratiet!

Almedalen, som er Sveriges svar på Arendalsuken, det var faktisk svenskene som startet med dette,

ble avlyst i 2020, tilsvarende som i Norge.

I Finland blir nesten 90% av all eksport og import transportert på sjøen. Dette er bra for havnene, alle linje- og containeroperatører, shipsagenter og chartering brokers som er medlem i den Finske forbundet. Finland arbeider med flere logistikk- og digitaliserings prosjekter for å få en enda mere sømløs operasjon over havnene. Det Finske forbundet feiret 100 år i februar.

Neste år er det 100 år siden det første Nordiske møtet i Gøteborg og planen er å arrangere møtet på det samme hotellet våre forbund møttes i 1920.



Landsmøte Bergen

Da det planlagte landsmøtet i Stockholm ikke lot seg gjennomføre i våres, dreide vi kompasset vestover og la turen til Bergen 4.–6. september. Fredagen var avsatt til styremøte på dagen og Get Togheter på Fløien restaurant med panorama utsikt til de 7 fjell og bergenske fjorder på kvelden. Grunnet C-19 hadde de rundt 80 påmeldte skruppet til 60 deltagere, men av sikkerhetshensyn var dette fornuftig alt i alt.

Tradisjonen tro ble det servert rikelig med tapas og passende drikke til glade og sosialt underernærte skipsmeglere med følge. Alt var rigget med minst 1 meter mellom alle stoler og god avstand mellom bordene uten at dette la noen demper på stemningen.

Lørdag morgen var det landsmøte på hotell Norge, President Jan-Petter Slethaug ledet sitt siste landsmøte og startet med presidentens tale. 2020 ble naturlig nok ganske annerledes enn vi hadde planlagt, dog fikk NSF arrangert et vellykket Trondheimseminar i slutten av januar med godt faglig program og besøk på SINTEF Ocean. Havvind er svært aktuelt for våre medlemmer og sjørettslige temaer med gjennomgang av GENCON og NSF SALEFORM CP er nyttig for meglerne. Dessverre ble våre planlagte pop-up seminarer i Oslo og Bergen med market update og relevante sjørettstemaer utsatt. Vi håper det går bedre i 2021. På landsmøtet kom det gode innspill

fra deltagerne hvor bla. høyere representasjon av kvinner i utvalg og styrer er ønskelig. Dette er viktig og prioritert arbeid som vi tar på alvor og ønsker flere kvinner inn i NSF's utvalg og hovedstyre. Vi har god representasjon i regionsforeningene med bl.a. Kirsti Dvergsnes som er leder i Kristiansand Skipsmegler og Ekspeditørforening og som satt i hovedstyret i 10 år. Vi oppfordrer alle kvinner til å engasjere seg og vi jobber lokalt og sentralt med å rekruttere motiverte kandidater!

Nytt styre ble valgt, og ny president ble Tom Engø fra Strand Shipping. Tom har vært visepresident de siste 2 årene og sittet i styret siden 2012 og kjenner NSF godt også fra tiden i kystmeglerforbundet som ble fusjonert inn i NSF i 1998. Vi ser frem til et fortsatt godt og tett samarbeide med vår nye president. Vi ønsker også Tollef Darre Knudsen fra TH Boe i Færevik, Henrik Lahn-Johannessen fra Howe Robinson og Kjell Ivar Rein fra Hagland velkommen i styret.

Medlemmer, økonomi, årsberetning og forvaltning av Nortrashipfondet ble gjennomgått. I tillegg ble det vedtatt å holde kontingentene uendret.

Etter landsmøtet gikk vi til Zakariasbryggen og ble fraktet med båt ut til Cornelius hvor vi fikk et kåseri av innehaveren selv og en smakfull 3 retters sjømatlunsj.

Etter båturen var det satt av tid til shopping i Bergen sentrum,

og kl. 19.00 møttes vi til aperitif i lobbybaren, etterfulgt av en meget god 3 retters festmiddag i restaurant Nova. Jan-Petter takket for seg og overleverte presidentkjedet til Tom som er tradisjon i NSF med avtroppende og påtroppende presidenter.

Meglernestor og ex president Arne W. Aanensen fra Haugesund takket for maten og mimret litt over NSF's sin historie og nevnte en del fanesaker som Forbundet har arbeidet med gjennom tidene. Spesielt nevnte han klareringstariffen som var den årlige forhandlingen om hvilke satser man kunne beregne på klarering av skip mellom rederne og meglerne. Daværende prisdirektør Egil Bakke fant ut at dette ikke var i henhold til Europeisk lov og tariffen ble avvirket i 2012. I tillegg nevnte han NIS/NOR flagg problematikken som endte med et norsk internasjonalt skipsregister i 1987. Jubileumsboken, 100-års jubileum og mere fokus på medlemmene og synlighet fra NSF ble også nevnt som positivt.

Alt i alt en morsom og minnerik helg i Bergen! Vi vil få takke alle deltagere som sporty stilte opp og bidro til et flott landsmøte. En kjempestor takk til restaurant Fløien, Cornelius restaurant og ikke minst hotell Norge by Scandic som tilrettela for et sikkert og profesjonelt opplegg med alle tiltak ivarettatt.

Stockholm 2021 Corona permitting!







Tankmeglerveteran Gerhard Dahl gikk bort i sommer



Gerhard Dahl begynte hos RS. Platou i 1961 og ble tidlig sendt til London som trainee for å lære skipsmegling og tankmarkedet.

I 1977 startet han opp tankavdelingen hos PF Bassøe og Co og var den ubestridte nestor og sjef på desken til han gikk av med pensjon i 2007 etter 46 år i bransjen.

Mange tankmeglere har gått i lære hos Dahl og hadde den beste læremester. Han kunne være røff og tonen på desken var tidvis tøff noe, han hadde plukket med seg fra læretiden i London. Men han forsvarte sine elever og bygget opp de som arbeidet hardt, var motiverte og hadde teft.

Et kjent sitat Gerhard eller Rhubarb som han også ble kalt, var med et intervju med Tradewinds i 1997 «This business is nothing for pussycats»

Han var ikke opptatt av publisitet og ære, det var alltid «VI» og ikke «JEG». Hans største kunder var Bergesen og S-OIL, og Dahl gjorde mange store forretninger.

En svært dyktig og legendarisk skipsmegler som elsket «gamet» er gått bort.



**Sikre deg et eksemplar
av jubileumsboken
*Brokers Breaking
Boundaries***

Boken koster kr 300,-
Bestill på mail:
mail@shipbroker.no



Nye æresmedlemmer Oslo Skipsmeglerforening / Nytt fra Ordenskapitlet

Ordenskapitlet i Oslo Skipsmeglerforening ble opprettet 15. desember 1927. Denne orden ble innstiftet for å hedre fortjente medlemmer av Oslo Skipsmeglerforening. Ordenen kan også tildeles andre av skipsmeglernæringens fortjente personer.

Oslo Foreningen ble stiftet 6. september 1899 og er landets eldste.

Stormester Sverre Røine skriver:

Jeg er redd vi ikke får avholdt noen flott julemiddag i år grunnet Coronasituasjonen:

Vi skulle gjerne sett at vi i ordenskapitlet kom som tidligere i våre sorte kapper og at det i invitasjonen skrives «HAABETS ANKER BÆRES» Men i år blir det ikke slik. Vår orden ble stiftet i 1927.

Ordenskapitlet består av 3 personer: Petter Andrup, Thomas Røed og Sverre Røine. Sistnevnte overtok som stormester den 9. desember 2003 etter J.Fr. Biermann.

Jeg reiser og bor mye i utlandet og er ikke i like nær kontakt med Foreningen som tidligere og vil overføre stormester vervet til Petter Andrup, dekorert kommandør. Siden jeg trer ut av ordenskapitlet er mitt forslag og kollegiets ønske at vi ber inn Hans Nicolai Edbo, som nytt medlem av kapitlet, han er dekorert ridder.

Ved neste julemiddag vil kvalifiserte medlemmer av foreningen få sin utnevning i tråd med ordenenes statutter og lover.

*Oslo, oktober 2020
Sverre Røine*

Sverre Røine trer etter eget ønske ut av kapitlet. Det er styrets og ny stormester sitt ønske at Sverre Røine og John Chr. Christensen utnevnes til æresmedlemmer av Oslo Skipsmeglerforening.

Sverre Røine:

Startet sin karriere i 1955 hos Thorvald Klaveness. Sverre arbeidet hardt og steg i gradene og endte opp som direktør for A/S Klaveness Chartering.

Han var en sentral medarbeider for Thorvald Klaveness og delaktig i firmaets utvikling og vekst. Han ble medlem i Oslo foreningens styre i 1972 og var viseformann 1979–84 og visepresident i NSF.

Han var medlem av ordenskapitlet fra 1981 og stormester siden 2003. Sverre gikk av med pensjon i 2004 etter 49 innholdsrike år i shipping.

John Chr. Christensen:

Etter endt shipping utdanning i London og Paris ble han ansatt i familierederiet Moltzau og Christensen i 1951, to år etter i Lorentzen & C.O./F.H. Lorentzen & Sons. Senere ble han invitert til å overta tørrlastavdelingen hos skipsmeglerfirma og skipsrederiet



A/S A.O. Andersen & Co.s Eftf. I dag kjent som Rederiet Ole Schrøder & Co. I 1968 startet han i kompaniskap med Per Holm Johannessen Chrisholm Shipping A/S, og fortsatte som enedisponent fra 1978. Som selvstendig næringsdrivende har han vært med i utviklingen av en rekke shipping prosjekter og rederidannelser, der han har hatt styreverv og disponentoppdrag. Han ble medlem av foreningen på midten av 1950 tallet og har vært formann i Oslo Skipsmeglerforening fra 1979 til 1985, og vise president i Norsk Skipsmeglerforbund.

Det ble i høst arrangert en hyggelig lunsj hos Forbundet med æresmedlemmene hvor de ble takket for sin lange og gode innsats og diplom ble overrakt.

Formann for Oslo Skipsmeglerforening Haakon Eitzen og nyutnevnt stormester Petter Andrup var tilstede.

I forbindelse med neste års julemiddag vil æresmedlemmene motta Oslo foreningens æresnål.



BMW GROUP NORGE

STORKUNDEAVTALE FOR KJØP OG LEASING AV BMW OG MINI FOR NORSK SKIPSMEGLERFORBUND

Norsk Skipsmeglerforbund har inngått en ny nasjonal storkundeavtale med BMW GROUP NORGE

Alle NSF medlemmer får rabatt ved kjøp og leasing av BMW, BMWi og MINI hos alle BMW GROUP NORGE forhandlere.

Rabatter

BMW	8%
MINI	8%
BMW i	6%

Rabatten beregnes av veilevende bilpris og fabrikkmontert utstyr eksklusive avgifter til staten. I tillegg til rabatten vil alle gjeldende salgskampanjer fra BMW Group Norge være gyldige.

Gyldig dokumentasjon på medlemskap i NSF må fremlegges til din lokale forhandler ved signering.

TutorShip

Totalt 18 studenter har i høst tatt 7 forskjellige eksamener her på Forbundskontoret.

Følgende fag har vært gjennomført denne høsten:

- Dry Cargo Chartering
- Introduction to Shipping
- Shipping Business
- Legal Principles in Shipping Business
- Port Agency
- Ship Operations and Management
- Tanker Chartering

For våsemesteret 2021 ser programmet slik ut:

- 17. mai: Port Agency / Liner Trades
- 18. mai: Economics of Sea Transport & International Trade / Dry Cargo Chartering
- 19. mai: Introduction to Shipping / Shipping Business
- 20. mai: Legal Principles of Shipping Business / Ship Sale & Purchase
- 24. mai: Logistics and Multi-modal Transport / Port & Terminal Management
- 25. mai: Offshore Support Industry / Ship Operations & Management
- 26. mai: Tanker Chartering / Shipping Law
- 27. mai: Marine Insurance / Shipping Finance

Tar du 2 fag av gangen vil du kunne kvalifisere til enten Foundation eller Advanced Diploma. Professional Qualifying Exam (PQE) er mer krevende.

Praktisk info:

Sensuren for høstsemetet faller i slutten av februar. Informasjon om frister for påmelding finner du på ICS' hjemmeside www.ics.org.uk under Learning og key dates 2020/21. Email : enquiries@ics.org.uk

Spørsmål kan også rettes til NSF mail@shipbroker.no

Kursene gir en relevant og praktisk innføring i terminologi, basis innføring i de forskjellige segmentene og anbefales for de som vil arbeide i shipping.



Maritimt cyber-senter etableres i Norge

Den norske rederinæringen bygger nå opp et internasjonalt ledende senter for å møte den stadig økende cybertrusselen. Bak denne satsingen står Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) og Norges Rederiforbund. Sammen danner de Norwegian Maritime Cyber Resilience Centre (NORMA Cyber) som blir operativt fra 1. januar 2021.

NORMA Cyber skal levere en rekke tjenester innen cybersikkerhet til DNKs og Rederiforbundets medlemmer. I tillegg vil senteret også bistå andre aktører i den maritime næringen.

- Samfunnet er blitt mer sårbart som følge av ny teknologi. Vi har sett flere eksempler på cyberangrep både nasjonalt og internasjonalt, og rederinæringen er også sterkt eksponert for risiko. Vi ønsker å beskytte våre medlemmer, og derfor går DNK og Rederiforbundet nå sammen om en kraftfull satsning for å forebygge og håndtere cybertrusler mot skipsfarten, både mot skipene og mot rederienes landorganisasjoner, sier Svein Ringbakken, administrerende direktør i DNK.

Planleggingen av senteret har pågått over lengre tid, og både nasjonale og internasjonale ekspertmiljøer har vært konsultert. Norske myndigheter har i ulike

sammenhenger vært opptatt av å forebygge samfunnets sårbarhet som følge av ny teknologi, og beskyttelse av maritim sektor har vært spesielt fremhevet i denne sammenheng. Næringen selv har opplevd flere cyberhendelser som DNK har håndtert, og nå trappes altså innsatsen opp for å møte cybertrusselen med enda større kraft.

-Den kapasiteten vi nå bygger opp er både nyskapende og viktig, og Norma Cyber vil bli det første av sitt slag i verden. Vi er på den ene siden opptatt av at vår næring skal fortsette sitt innovasjonsarbeid der digitalisering er avgjørende for en bærekraftig utvikling. På den andre siden må vi ivareta sikkerhetsaspektene rundt ny teknologi med nødvendig kompetanse og kvalitet. Det gjør vi best ved å samle våre ressurser i en felles satsing mot cyber-truslene, sier administrerende direktør Harald Solberg i Rederiforbundet.

NORMA Cyber vil få kontorer og et avansert operasjonsrom i Rederiforbundets bygg i Oslo, og det vil bli bemannet med ulike eksperter innen cybersikkerhet og fartøyssystemer. De kommer til å samarbeide tett med det eksisterende fagmiljøet innenfor sikkerhet og beredskap i DNK og Rederiforbundet som holder til i samme hus.

DNK og NR sin medlemsmasse består av tilsammen 420 norske rederier og operatører som kontrollerer til sammen 3400 skip og oljerigger.

Det vil bli åpnet opp for innmelding i ordningen for medlemmer i Norges Rederiforbund og DNK fra og med 1. desember i år, og deretter vil det gradvis åpnes opp for andre grupper i den maritime industrien. Virksomheten organiseres på non-profit basis.

Kilde: www.rederi.no

Årsmøte Haugesund og Agnesfest

23. september avholdt Haugesund Skipsmeglerforening sitt årsmøte i sjøfartsbygningen i Haugesund. Formann i Haugesundforeningen Kjell Ivar Rein fra Hagland ledet årsmøtet, med gjennomgang av regnskap og aktuelle saker.

Årsmøte, gjennomgang av regnskap og aktuelle saker. Etter årsmøtet holdt NSF et innlegg om status i Forbundet og orientering om diverse aktiviteter rundt utdanning, landsmøtet, seminarer og NSF saleform.

Dette er et populært møte, det var vel 45 fremmøtte. Etter årsmøtet ble det servert skipskost noe som er en tradisjon i Haugesund også kalt Agnesfest.





Lekre mansjettknapper til hverdag og fest!

Kr 400,- pr. par,
ta kontakt med Forbundet

Skipsmeglerforbundet

Tlf.: 22 33 02 00 - E-mail: mail@shipbroker.no

LAGER VI DERES NYE NETTSIDE?

Vårt mål er å være det foretrukne byrået for små og mellomstore bedrifter.

Vi skal levere gode løsninger til riktig pris og avtalt tid.

Vår visjon: Vi gjør deg synlig.

📞 450 35 715



INSIDE CREATIVE

WWW.INSIDECREATIVE.COM
KONTAKT@INSIDECREATIVE.COM

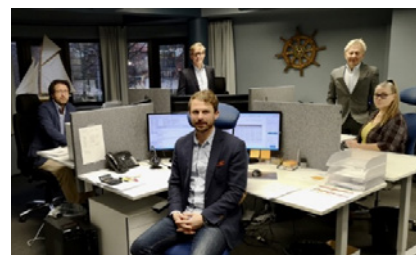
OM OSS

VI HAR PRODUSERT NETTSIDER SIDEN SLUTTEN AV 1990-TALLET. VI VIL LEVERE EN NETTSIDE ER MODERNE OG TRENDY. OG IKKE MINST - RASK OG MOBILVENNLIG.

VÅRE TJENESTER

WEBDESIGN/WEBUTVIKLING/SYSTEMUTVIKLING
GRAFISK DESIGN/BRANDING
SØKEMOTOROPTIMALISERING
INNHOOLDSPRODUKSJON (TEKST & FOTO)
DIGITAL MARKEDSFØRING/SOME MANAGEMENT

Longship kjøper 50% i Wagle Chartering



Fra Høyre, Erik T. Døhlen, Odd Arild G. Bodahl, André Borge, Biørn Borge & Ann-Christin Larsen

«Dette er en riktig industriell løsning»

André og Biørn Borge

Wagle Chartering AS, som spant ut av Rolf Wagle AS i 2003 - med røtter tilbake til 1936, og Longship Group har funnet sammen.

Wagle Chartering AS er aktiv i tørrlast segmentet opp til 4000/5000 dwt, og hovedvekten av kundene er store norske industriselskaper.

Selskapet påtar seg volumkontrakter for frakt av råvarer og ferdigprodukter. Selskapet er eiet av André og Biørn Borge.

Longship er kontrollert gjennom Nederlandske og Belgiske eiere og har sete i Groningen. Øyvind Sivertsen leder Longship, som har hatt fokus på Nord Europa og litt større skip fra 6000 dwt og opp til 14.000 dwt. Tilgangen på tonnasje og markeder samt en styrket gruppering for flåtefornyelse fremover er hovedgrunnen til salget, forteller Wagle sjef André Borge. Selskapene kjenner hverandre godt gjennom tett samarbeid de siste årene. Dette er en riktig

industriell løsning, sier partene som ikke ønsker å oppgi prisen på transaksjonen. Wagle Chartering AS er medlem i NSF og André Borge har vært representert i hovedstyret i mange år og er fremdeles aktiv i kystutvalget.

Forbundet gratulerer og ønsker lykke til.



Skipsmegler Rolf Køhn gikk i sommer av med pensjon etter 40 år i Høygruppen.

Rolf har arbeidet i Høygruppen siden 1980 og har vært Hydro og senere Yara megler i den perioden Høygruppen var panelmegler for kunstgjødselselskapet.

Videre har han arbeidet med norsk og europeisk industri og primært innenfor short sea segmentet.

Under sin arbeidskarriere var Rolf aktiv i Forbundet og en fast landsmøtedeltaker. En hyggelig middag med gode gode kolleger fra bransjen markerte slutten på et langt arbeidsliv i maritim tjeneste.

NSF ønsker lykke til med pensjonist tilværelsen!



Bergens stolthet Statsråd Lehmkühl