



NORSK SKIPSMEGLERFORBUND

Skipsmegleren

NR: 214 sommer 2020



Skipsmegleren

Organ for Norsk Skipsmeglerfobund



Skipsmeglerforbundets administrasjon:

Direktør
Hans Nicolai Edbo
Sekretær
Julie Sara

Adresse:

Postboks 1895 Vika,
0124 Oslo
Tlf. 22 33 02 00

E-mail:
mail@shipbroker.no

Nettside:
www.shipbroker.no

Instagram:
[skipsmeglerforbund](https://www.instagram.com/skipsmeglerforbund)

Annonser:

Kontakt Forbundets administrasjon

Prepress/layout:

07 Media

Trykk:

07 Media

Forsidebilde:

Color Magic ligger anket opp ved Akershuskaien vis a vis Aker brygge i mars/april/mai. Covid-19 medførte at alle passasjer- og cruiseskip ble tatt ut av drift. Color Magic og Color Fantasy settes i drift igjen fra 15. juni 2020.



Aktuelt fra Presidenten

3

Trondheimseminaret

4

Market Report

7

Norges vei ut av koronakrisen – Regjeringens «tredje krisepakke» m.m.

10

Nye medlemskap

12

Ship recycling – Key regulations and risk factors

13

Skipsmegler Tore Irgens er død

19

Jubilant

20

Julemiddag i lokalforeningene – save the date

20

Christian Radich

22

Aktuelt fra Presidenten:



Kjære venner av den maritime næring!

Starten på 2020 har ikke blitt som forventet for noen av oss. I midten av mars ble vi truffet av Covid19 som førte til store endringer i måten vi måtte leve på. Mange av oss har i lengre perioder hatt hjemmekontor, all fysisk møtevirksomhet har blitt stoppet og gjennomført på plattformer som Skype og Teams. Shipping arrangementer har blitt avlyst eller skjøvet på. Dette er også tilfelle for Landsmøtet i Meglerforbundet som skulle vært avholdt i Stockholm i begynnelsen av mai. Vi håper at tingenes tilstand har bedret seg slik at arrangementet kan gjennomføres i september.

Den maritime næringen står midt i en vanskelig tid.

Oljeprisfall, koronakrise, nedstengning av fabrikker som medfører fall i fraktvolumer spesielt innenfor råvare sektoren slik som stål, aluminium og andre tørre varer. En rekke skip innen offshore, cruise og biltransport er lagt i bøyen og har måttet ta store tap de siste månedene.

På tross av krisen vi er oppe i ser vi at aksjemarkedet har hentet inn mesteparten av det fallet som kom i kjølvannet av korona. Vi får håpe at den optimismen vi ser på børsene rundt i verden også smitter over på fraktmarkedet.

Forbundet har gjennom Maritimt Forum bidratt i arbeidet med tiltakspakker og støtteordninger til Maritim næring. Mange sektorer er hardt rammet og målrettede tiltakspakker er nødvendig for å hjelpe næringen gjennom krisen.

Forbundet har et tett og godt samarbeid med Thommessen Advokater og Nordisk Skibsrederforening som bidrar med juridisk hjelp.

Bruk Forbundets medlemsavtaler, vi har svært gunstige avtaler med Danske Bank og Storebrand på finansiering og forsikring. Sommeren står for turen så husk å benytte hotell avtaler med Radisson Park Inn og Scandic Hotel Norge.

Vi har nylig inngått bilavtale med BMW Group Norge som gir fine rabatter ved kjøp av BMW og Mini. Se for øvrig detaljer rundt avtalen i dette bladet dersom du går med planer om å bytte bil.

Se for øvrig Forbundets hjemmeside www.shibroker.no under medlemsfordeler.

Med dette ønskes samtlige medlemmer og støttespillere en riktig god sommer!

Med vennlig hilsen



Jan-Petter Slethaug

Trondheimsseminaret

30.–31. januar gikk det årlige Trondheimsseminaret av stabelen

Det var en veldig god Get Together torsdag kveld på det koselige tapasstedet San Sebastian på bryggen i Trondheim.

Neste morgen var det seminar med fokus på havvind og omvisning på SINTEF Ocean med godt oppmøte.

Advokatene Benedicte Haavik Urrang og Magne Andersen fra Nordisk Skibsredereforening holdt et meget interessant foredrag. Gjennomgang av Saleform og noen nyttefulla tips, så en gjennomgang av nye Gencon certeparti. Seminaret ble avsluttet med gjennomgang av tre sjørettssaker der deltakerne kunne komme med innspill til løsninger. Sakene var alle rettskraftige dommer som er publisert i Norsk rettstidende.

På kvelden var det en avsluttende bankettklasse og sosialt samvær.







LANDSMØTE 2020 STOCKHOLM

RADISSON BLU ROYAL VIKING

4.-6.SEPTEMBER

4. Fredag - Get Together

Get together på Josefinas i idylliske Djurgården.

5. Lørdag - Landsmøte

09.30-11.00 Landsmøte/seminar

12.00-15.00 Båttur m/lunsj

19.00-19.30 Aperitiff

19.30-23.00 Bankettmiddag på Radisson Blu

6. Søndag - Hjemreise

Pris NOK 1,500,-. I prisen inngår: Get Together, båttur og lunsj.

Bankettmiddagen dekkes i sin helhet av Forbundet.

Overnatting dekkes av den enkelte.

Overnatting blir på Hotel Radisson Blu Royal Viking Stockholm som ligger sentralt til i Vasagatan 1.

Pris pr rom pr døgn SEK 2,235,-. Oppgradering til business class SEK 400,-. Ved oppgradering og andre spørsmål kontakt hotelllet på +46 850 65 40 00 eller www.radissonblu.com/se/royalviking

Bindende påmelding senest 3. juli til mail@shipbroker.no. Ved spørsmål kontakt oss på 93495668, Julie eller 90146617, Hans. Innbetaling av kr 1,500 til Norsk Skipsmeglerforbunds konto: **81013426821**.

Alt er i gåavstand fra hotelllet:
Josefina 30 min. (Det blir satt opp transport til Josefina fredagen og reisen vil da ta 10 min).
Sentralstasjonen 4 min
T-centralen 2 min
Max Burger 1 min
NK Shopping 10 min

SAY YES TO NEW ADVENTURES



Clarksons Platou

Market Report

Dry Bulk market



Bjørn Bodding

The freight market for dry bulk ships has been through a very weak period during the first part of this year. Freight rates were already in a weakening trend before the Coronavirus outbreak for seasonal reasons. The lockdown in China, from February – March, reduced the industrial activity and consequently also import demand for several dry bulk commodities. As the virus continued to spread globally, the downturn in raw materials and industrial products slowed further on the global basis. Year to date, the average earnings for Capesizes have been \$5.700 per day, while earnings for modern Kamsarmax tonnage have averaged \$7.000 per day. For Supramax and Handysize tonnage, average income has year to date been \$6.000 per day. The very weak Capesize market is to a large extent caused by lower iron ore exports from Brazil in the first part of this year. Logistical problems caused by heavy rains and lately also safety issues in some mines have reduced export capacity. Due to the long haul from Brazil to China, this has resulted in a heavy loss of ton-miles for the largest

size. China's iron ore imports have increased slightly year to date. The reduced imports from Brazil have to some extent been replaced by higher imports from India and Russia.

The Panamax sector has relatively speaking performed slightly better. This has been driven by very strong soybean exports from Brazil to China. In addition to higher volume, the port congestion has been very high in South America. This has created extra tonnage demand. On the negative side, lower intra Pacific coal trade has reduced tonnage somewhat. The lockdown in China has reduced coal imports to China and a couple of other Asian emerging countries. On top of this, coal imports to Europe have dropped substantially.

The Handysize and Supramax sizes, have in addition to falling Asian coal trade, been negatively affected by a slump in the seaborne trade of minor bulks. Among respective commodities, shipments of steel products, forestry products, nickel ore and manganese ores have all been reduced significantly. This is closely related to the slowdown in the world economy. In fertilizers, however, volumes have been relatively well maintained. This is to a large extent driven by increasing agricultural production and demand.

Year to date, deliveries of new ships have been 21 mill dwt, while removals totalled 7.5 mill dwt.

From the start of this year, dry bulk seaborne trade is estimated to have dropped around 1 percent compared with the same period last year. In the same period, the fleet has increased 1.5 percent. Consequently, the capacity utilization has decreased by approximately 2.5 percent and is currently at about 80 percent.

The Car Carrier market

The market fundamentals for Car Carriers have weakened substantially over the last months. The world car sales have dropped between 25 and 30 percent during the first 5 months of this year. This has filtered into lower seaborne car transportation. Year to date, preliminary data suggest a drop of around 20 percent in shipping volumes of vehicles measured against the same period last year. Preliminary statistics show that all vehicle exporting countries have experienced significant drops in their shipments. The strongest downturn has been from South Korea, Thailand, India and Turkey. Only 2 newbuildings have been delivered so far this year with a capacity of 15,300 CEU. In the same period, 6 ships have been removed with a total capacity of 23,000 CEU. The fleet size has therefore been slightly reduced.

The fleet utilization rate is currently around 65 percent, down from 83 percent last year.

*Bjørn Bodding
Senior Analyst, Market Analysis*



Clarksons Platou

Tanker market



Jørn Bakkelund

Since last September, spot earnings for tankers owners have been elevated. Our year to date tanker rate index shows earnings 2.5 times higher than at the same time last year. Not surprisingly, the largest crude carriers have experienced the strongest uptick. Rates in January continued at a lofty level, but when the Chinese New Year started rates had begun to fall. It is common for tankers rates to fall when the largest crude oil importer celebrates New Year. However, geopolitical tension in the Middle East, the US lifting of sanctions on almost 10 mill dwt of Cosco Dalian tankers and outbreak of the Coronavirus, resulted in plunging rates.

In early March, OPEC and the ten cooperating countries did not manage to agree on the way forward amid the Coronavirus outbreak, which has severely affected oil consumption, and thus decided to abandon the agreement and opened taps in April. Saudi Arabia raised oil

production by close to 3 mbd, and offered the biggest discounts seen in 20 years, resulting in increased oil trade and a surge in tanker rates. In late April, OPEC+ nations agreed to cut 9.7 mb/d of supply starting May 1st, which resulted in sharply lower shipments.

OPEC crude oil production fell by 1.9 mbd and 3.6 mbd in the first and second quarter this year compared to a year ago, also partly helped by involuntary cuts in Venezuela and Libya. Non-OPEC production gained 2.2 mbd in the first quarter before dropping by 4 mbd in the second quarter due to the fall in oil prices. Thus, crude oil exports showed a marginal fall in the first part of the year before plunging by an estimated 7% YoY in the second quarter.

However, as crude oil production in the Middle East fell, Asian refineries increased the share of crude sourced from the Atlantic Basin which led to longer transport distances which contributed to tonnage demand.

In the first quarter this year the refinery runs and oil products trade were almost at the same level recorded a year ago, however as the refinery throughput is estimated to fall by 16% in the second quarter, seaborne trade should follow suit.

A massive oversupply in the oil market during the second quarter, when oil demand fell an estimated 18 mbd and production only dropped

by 8 mbd, resulted in a huge stock building of oil and oil products, particularly in April. Furthermore, a lack of onshore storage led to numerous tankers being fixed for floating storage which helped tighten the market balance despite falling trading volumes. Congestion in ports also tied up tankers, resulting in a peak of floating storage around the middle of May when 12% of the fleet was used for voluntary and involuntary storage purposes.

In the first five months of the year, we registered 10 mill dwt of tankers delivered from the shipyards and only 0.6 mill dwt reported for recycling. The fleet grew thus by 9 mill dwt during this period to reach 572 mill dwt.

Off-hire related to retrofitting of scrubbers helped tighten the market last year but when the tanker market began to improve in August and later in October, several owners opted to postpone their retrofits. We estimate that close to 8 mill dwt of the fleet was on average taken out of the market in the first quarter this year, falling to 3 mill dwt in the second quarter.

In sum, we estimate the tanker fleet's utilization during the first half of this year to be 94% which is significantly higher than the 90% threshold we define at a balanced market.

Jørn Bakkelund
Senior Analyst, Market Analysis

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



Clarksons Platou

Oil and Offshore



Erik Tønne

Macro conditions

The first quarter of 2020 started on a positive note with gradual market recovery expected to continue after having gained momentum in 2019. Offshore project sanctioning had seen solid improvement through last year with resulting gradual improvement for drilling rig and vessel activity. Offshore exploration also seemed set to continue to increase.

The acceleration of the global Covid-19 pandemic, the OPEC+ price war, and massive drop in oil demand and prices due to the pandemic and lockdowns have completely changed the outlook for the offshore sector. Fundamentally, we forecast the oil market to rebalance June/July on back of demand recovery and increasing traction for implemented cuts and production curtailments. This should be supportive for oil prices, but the world will still need to go through a significant destocking cycle, while OPEC+ at the same time has ample spare capacity; a situation that doesn't justify rapid upwards oil price movements in our view. Most Operators have already announced

average capex cuts for 2020 of 20-30% compared to original plans and there is limited outlook for improvement in 2021. On back of this, the offshore sector looks set to face very tough markets over the coming 2 years.

Drilling Market

Since the pandemic and lockdowns accelerated we have seen close to 130 amendments to rig contracts worldwide. This includes cancellations/early terminations, option lapses and rig tenders pulled from the market and/or well programs re-scheduled. Number of actively working rigs across the world has already started to decline and we expect this to continue through most of 2020. Outlook for new contracts for the Drillers is challenging and bidding is thus aggressive, something that combined with renegotiations of existing contracts puts downwards pressure on rates in most/all asset-categories. At the same time, Drillers are struggling with increased opex-levels due to precautionary efforts and logistical challenges induced by Covid-19. Considering this, one of the large Drillers have already filed for Chapter 11, and we expect several more to need to restructure balance sheets. Layup and scrapping of assets will also increase again going forward, and with certain sub-segment nuances, we need to look into 2022 before we likely see the rig market achieving more fundamental balance again.

The subsea field development market

Major subsea EPC contractors saw backlog increase by around 20% in 2019, the first year in more than five

years where the combined industry backlog saw a positive development again. Order inflow this year is likely to be weak within the subsea oil and gas business, implying backlog are likely to decline. We however continue to see some support from the Offshore wind sector, with both Subsea 7 and Saipem announcing some major awards in Q2. The Subsea IMR segment is also exceptionally quiet as Operators are deferring most maintenance beyond what's absolutely required to get done. This means most subsea vessel owners have limited options for securing work and will need to chase utilization aggressively, likely continuing to push into the wind farm sector (for those that have relevant assets).

Offshore support vessels (PSV and AHTS)

The global OSV activity will also drop significantly forward, in line with reduced exploration and field development activity. The segment is already seeing a substantial number of vessels cancelled/terminated and contracts deferred. Dayrates are coming down across all or most segments (regions and asset classes). Consequently, the number of vessels in layup globally is set to increase again and both term and spot rates will face downwards pressure. As for the rig sector, Operators have already also been trying to renegotiate existing contracts in the OSV-sector, and we expect to see further balance sheet restructuring also in this segment.

Erik Tønne

Managing Director, Market Analysis

Norges vei ut av koronakrisen – Regjeringens «tredje krisepakke» m.m.



Advokat Henrik Hagberg
Advokatfirmaet Thommessen AS

Innledning

Regjeringen har innført en rekke tiltakspakker for å håndtere de økonomiske konsekvensene av koronautbruddet. Den mest omtalte er trolig kompensasjonsordningen for næringslivet som gir virksomheter med stort inntektsbortfall som følge av koronasituasjonen en økonomisk kompensasjon for å dekke faste kostnader.

Regjeringens «tredje krisepakke» ble fremlagt 29. mai 2020. Denne gruppen av tiltakspakker

omfatter primært tiltak for å øke sysselsettingen, øke aktiviteten i norsk næringsliv og tiltak som skal bidra til langsiktig verdiskapning for næringslivet. Blant de viktigste tiltakene for næringslivet i den siste tiltakspakken er lønnsstøtteordningen for å ta egne permitterte tilbake i jobb, tiltak rettet mot verftnæringen og tilskuddsordningen til reiselivet. Av spesiell interesse for den maritime næringen er tiltakspakkene knyttet til grønn skipsfart, havvind og hydrogen.

Kompensasjonsordningen for næringslivet

Mye er sagt og skrevet om kompensasjonsordningen for næringslivet. Ordningen ble innført ved lov om midlertidig tilskuddsordning for foretak med stort omsetningsfall av 17. april 2020 nr. 23 med tilhørende forskrifter, og var en del av regjeringens umiddelbare tiltak for å dempe de økonomiske konsekvensene av virusutbruddet og smittevernstiltakene.

Kompensasjonsordningen gir foretak med stort omsetningsfall som følge av virusutbruddet en

økonomisk kompensasjon. Formålet med ordningen er å hindre at ellers levedyktige bedrifter går konkurs som følge av virusutbruddet og smittevernstiltakene. Tilskuddsordningen gjaldt i utgangspunktet kun for månedene mars, april og mai 2020.

Tilskudd under kompensasjonsordningen fastsettes på grunnlag av foretakets omsetningsfall og faste, unngåelige kostnader i den måneden tilskuddet gjelder. Kravet til omsetningsfall er 30% (20% i mars). Hovedregelen er at faktisk omsetning skal måles mot en beregnet normalomsetning for den måneden det søkes støtte, hvor utgangspunktet tas i omsetningen i den samme måneden i 2019 med visse justeringer. Med «faste, unngåelige kostnader» menes bl.a. leie av lokaler, lys og varme, renovasjon, vann og avløp, forsikring mv. For månedene mars, april og mai 2020 var kompensasjonsgraden 80% (90% for foretak som var stengt som følge av statlige tiltak).

Den 29. mai ble kompensasjonsordningen forlenget i tre måneder til og med august. Samtidig trappes

ordningen gradvis ned ved å redusere kompensasjonsgraden for juni og juli til 70% og til 50% for august.

Lønnsstøtteordningen

Regjeringen la 29. mai frem planer om en ny midlertidig ordning med lønnsstøtte til bedrifter som tar permitterte tilbake i jobb.

Forslaget innebærer at bedriften får et kontanttilskudd per ansatt som tas tilbake fra permittering, slik at folk kommer raskere tilbake i jobb. Ordningen gjelder for foretak, ideelle organisasjoner og stiftelser som har permittert ansatte som følge av virusutbruddet. Ordningen vil gjelde for alle ansatte som tas tilbake fra permittering ved inngangen til juli og august forutsatt at den ansatte (i) ble permittert fra bedriften som søker støtte, (ii) tas tilbake i minst like høy stillingsbrøk som før permitteringen og (iii) var registrert hos NAV som helt eller delvis permittert per 28. mai 2020.

Personer det søkes støtte for, kan ikke permetteres å ny i støtteperioden, og virksomheten kan heller ikke permettere andre ansatte i perioden. Støtten gis bare til bedrifter med minst 10% omsetningsfall, og vil typisk utgjøre mellom kr 5 000 og 15 000 per måned per ansatt avhengig av omsetningsfallet.

Finansdepartementet arbeider med utformingen av ordningen, og de nærmere reglene vil bli fremlagt i en egen lovproposisjon om kort tid. Det tas sikte på at søknadsportalen blir åpnet i løpet av september, og da slik at det blir en etterskuddsvis søknad om lønnsstøtte.

Tiltak rettet mot verftnæringen

Regjeringen foreslo 29. mai å bevilge penger til nye maritime prosjekter på til sammen 684 millioner kroner for perioden 2020–2024. Pengene vil gå til oppgradering av fartøy på norske verft for Sjøforsvaret, spesielt en planlagt oppgradering av Skjoldklassen, samt bygging av et nytt kystgående forskningsfartøy for Havforskningsinstituttet. Regjeringen anerkjenner at de norske maritime næringene allerede før koronakrisen gikk gjennom en krevende tid, og nå opplever en ytterligere nedgang i ordrebøkene.

I tillegg kommer penger til en ny låneordning for grønn flåtefornyelse og til forskning knyttet til grønn skipsfart.

Tiltak for grønn skipsfart, havvind og hydrogen

Regjeringen foreslo 29. mai flere tiltak for å fremme grønn skipsfart. Regjeringen foreslo å opprette en egen låneordning under Innovasjon Norge for skip i nærskipsfart og fiskefartøy. Låneordningen vil ha en ramme på 300 millioner kroner. Videre foreslo regjeringen å øke rammen til Maroff-programmet i Norges forskningsråd med 65 millioner kroner, hvor grønn skipsfart er et prioritert område, samt 20 millioner kroner til utviklingskontrakter for grønne hurtigbåter under Klimasats – fylkeskommunenes arbeid med grønne hurtigbåter.

Regjeringen foreslo også tiltak i størrelsesorden 25 millioner kroner for å styrke norsk havvind, samt et betydelig beløp for å styrke satsingen på hydrogen i Norge.

Tilskuddsordningen til reiselivet og tilskuddsordning for sesongbedrifter

Regjeringen foreslo 29. mai en tilskuddsordning på 250 millioner under Innovasjon Norge for å styrke reiselivsnæringens muligheter for gjenåpning og omstilling. Dette skal bidra til at bedrifter kan gjennomføre utviklingsprosjekter, som gjør dem i stand til å tilpasse seg smitteverntiltak og endringer i reiselivsmarkedet.

Regjeringen foreslår også en ordning på 250 millioner kroner som skal bidra til at sesongbedrifter som alpinanlegg og fornøyelsesparker har midler til å finansiere nødvendig vedlikeholdsarbeid,

Regjeringen foreslo 29. mai flere tiltak for å fremme grønn skipsfart. Regjeringen foreslo å opprette en egen låneordning under Innovasjon Norge for skip i nærskipsfart og fiskefartøy. Låneordningen vil ha en ramme på 300 millioner kroner.

Statlig lånegaranti for nye banklån til små og mellomstore bedrifter

Vi nevner for ordens skyld også ordningen med statlig lånegaranti spesielt rettet mot nye banklån fra norske/europeiske finansforetak til bedrifter med hovedkontor i Norge som ble innført 24. mars 2020. I første omgang har ordningen fått en garantiramme på 50 milliarder kroner.

Ordningen er gjennomført ved lov om statlig garantiordning for lån til små og mellomstore bedrifter av 24. mars 2020 med tilhørende forskrift av 27. mars 2020.

Ordningen gjelder bare nye lån til bedrifter som må forventes å

være lønnsomme under normale omstendigheter. Bedrifter som allerede var i økonomiske vanskeligheter per 31. desember 2019 er således utelukket fra garantiordningen. Det er satt en rekke kriterier for å avgjøre om en bedrift kvalifiserer eller ikke til statlig lånegaranti.

Ordningen innebærer en statlig garanti for inntil 90% av nye lån. Garantien reduseres forholdsvis etter hvert som lånet tilbakebetales. Lånenes som garanteres kan ikke være større enn to ganger låntakers lønnskostnader for 2019 eller 25 % av låntakers omsetning for 2019, likevel maksimalt kr 50 millioner for små og mellomstore bedrifter og maksimalt

kr 150 millioner for større bedrifter (unntak kan gjøres i særlige tilfeller). Lånenes som garanteres kan ikke ha en løpetid på mer en tre år, og skal for øvrig ha «normale betingelser».

Oppsummering

Ordningene kort beskrevet ovenfor er de vi anser som de viktigste for den maritime næringen. Det er imidlertid grunn til å nevne at omfanget av støtteordninger er stort, og at også støtteordninger etablert før koronakrisen fortsetter i beste velgående selv under koronakrisen.

THOMMESSEN

www.thommessen.no

Nye medlemskap

Varnes Chartering AS, Flekkefjord

Er opptatt som nytt medlem i NSF.

Geir Jerstad ex Norbroker Shipping startet i 2019 opp egen meglerforretning med befraktnings av eksklusiv tonnasje fra Myklebusthaug. Hovedfokus er tørrlast shortsea befraktnings.

Atlas Shipbrokers AS, Kristiansund

Er opptatt som nytt medlem i NSF.

Selskapet koncentrerer seg om kjøp og salg, nybygg og verdivurdering av tonnasje. De har spesialisert seg på havgående fiskefartøy, brønnbåter og arbeids/servicebåter for havbruksnæringen. Atlas Shipbrokers as ble startet som meglervirmaet Atlas Shipping as i 1982 av brødrene Nils R. og Kai E. Blakstad. I dag er Frank Brandstad partner med Nils Blakstad.



Ship recycling – Key regulations and risk factors

By: Nordisk Defence Club (Nordisk Skibsrederforening)



Ola G. Mediås



Mats E. Sæther

There is an ever-increasing focus on legal issues regarding ship recycling. Many owners still choose to sell vessels for recycling at substandard yards, where the price for a large vessel can be several million USD higher than if the recycling is done in a responsible way at a quality yard. This can land the shipowners, and perhaps even shipbrokers, in hot water.

1. Introduction

Recycling regulations are a complex area of law and the consequences of violations can be severe.

Companies may incur criminal fines. Directors and/or employees may not only be fined but could also face prison sentences for violating these rules. The Norwegian criminal case over the illegal export of the "Harrier" has seen third parties in the crosshairs of criminal investigations, including the insurance broker and class surveyor.

This article provides a brief overview of the main regulations that apply to ship recycling. Key questions to consider are the flag and the location of the vessel, as the answers will determine what regulations apply. The main regulations to be familiar with are the EU rules and the Basel

Convention but there are also national rules including those that implement these regulations.

Generally, these rules regulate the export of "waste", which includes ships bound for recycling. The EU/EEA rules also regulate the recycling of any vessel with an EU/EEA flag. When reading the below, keep in mind that many jurisdictions will have internal rules regulating the export of waste or ship recycling as well.

2. Nordisk's role

Nordisk has a Ship Recycling Team of six lawyers who are at your service to answer any questions regarding ship recycling. We are working with, amongst others, the Norwegian Shipowners' Association to help contribute to responsible ship recycling.

We have recently developed the **Nordisk Responsible Recycling Clauses 2020**, which are a set of standard clauses for responsible ship recycling, and ESG policies. They include:

- (i) A set of additional clauses for the BIMCO "Recyclecon" contract, which will help ensure that the recycling is performed in a responsible way.
- (ii) A clause for the Norwegian Saleform 2012 MOA, whereby the buyer undertakes to the seller to ensure any recycling in the period after the purchase is done in a compliant and responsible way. This is to protect the seller from potential legal problems or bad press if a buyer chooses to recycle the vessel in an irresponsible way shortly after the purchase.

(iii) A clause for redelivery under time and bareboat charters. If a vessel is recycled in an irresponsible way by an owner shortly after the redelivery under a charter party, the charterer could – especially in a bareboat charter – suffer bad press or even run into legal problems.

The clauses are available for Nordisk members, and will shortly be made widely available in cooperation with the Norwegian Shipowners' Association.

3. The EU Ship Recycling Regulation

Turning to the applicable rules, the EU Ship Recycling Regulation and its EEA equivalent (the "SRR") applies to vessels flying the flag of an EU or EEA state. The rules are related to the vessel's flag, while the actual location of the vessel when the decision is made to recycle it is irrelevant. (As will be evident below, other sets of rules instead focus on the vessel's location.)

Pursuant to the SRR, a vessel flying the flag of an EU or EEA member state may only be recycled at certain pre-approved recycling yards. None of the yards in the three major recycling countries of India, Pakistan or Bangladesh have so far been approved, meaning that recycling will take place at an approved yard in Europe or Turkey. Several recycling yards in India have done a lot of work to increase their standards to a level equal to that of Aliaga and are now in various stages of the application process with the EU. However, to date, no yards in India, Pakistan or Bangladesh have received EU approval.

In addition, each vessel must have on board an Inventory of Hazardous Materials (IHM) showing an overview of the various possible hazardous substances contained on the vessel.

The key criteria to decide if the SRR is applicable is therefore the flag of

the vessel at the time it is sold for recycling. A concern for authorities is that shipowners might avoid the SRR by simply changing the flag on their ageing vessels to a non-EU/EEA state before selling them for recycling. The SRR would then no longer be applicable.

4. The EU Waste Shipment Regulation

The Waste Shipment Regulation and the EEA equivalent (the "WSR") entered into force in 2006. The WSR implements the terms of the Basel Convention and the so-called "OECD Decision" (see below).

The WSR is not specific to shipping. It covers all shipment, import and export of waste in the EU/EEA area. A vessel destined for recycling is regarded as "waste" under the WSR. The WSR makes it illegal to export waste without having the required export license in place. Export licenses may only be given for export from EU countries or to countries covered by the OECD Decision. Export of the vessel to any non-OECD countries, such as India, Pakistan and/or Bangladesh, is a violation of the WSR.

A question for ships is whether it becomes "waste" when the shipowner has started thinking about recycling it, or when it is actually sold for recycling. In the Dutch criminal case over Seatrade's sale of four reefers for recycling, the Rotterdam district court held in 2018 that it was sufficient that the idea had been formed and that some preparatory actions had been undertaken. The company and some of its employees were therefore sentenced for the illegal export of waste in violation of the WSR, even though the vessels in question were only sold for recycling when they subsequently reached the non-OECD destination. The vessels had even carried cargo on the way from Germany and the Netherlands to the non-OECD destination. The decision has been

appealed and is expected to be heard before the end of 2020.

If a vessel is "waste" and is exported to a non-OECD country like Pakistan or India, it is of no help that the actual recycling is then done in a responsible manner. The export is still illegal. Thus, when a vessel is to be recycled, it is crucial to consider carefully whether it has been within the jurisdiction of an EU/EEA country at a point in time when it could be regarded as "waste" pursuant to the WSR.

5. Basel Convention

The Basel Convention is an international convention on cross border waste shipments, which has been ratified by 186 states. An amendment called the Ban Amendment entered into force in 2020, but had already been implemented in the EU through the WSR as early as 2006. The Basel Convention does not apply if the SRR or the WSR applies, so the following applies only for ships that are outside of the EU/EEA area, provided they do not fly an EU/EEA flag.

As with the WSR, the Basel Convention imposes restrictions on the export of "waste". The Convention obliges anyone exporting waste from a Convention country to obtain an export license prior to the export of the waste. This includes anything from scrap to plastics to chemicals – and ships. Thus, if a vessel is in a port in country "A" and is to be recycled in country "B", one is obliged to obtain an export permit from country "A". However, in practice this is often difficult to apply to ships, since they may for example be in international waters when the idea of recycling arises. In such event the vessel might not be "exported" from any country.

The Basel Convention operates as a set of minimum stipulations, and there is no guarantee that a specific jurisdiction has not imposed tougher regulations. Whether it applies and what the effects are must be

assessed on a case by case basis, depending on the jurisdiction.

6. The Hong Kong Convention

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (the “HKC”) is often talked about. It differs, however, from the above-mentioned regulations as it is not yet in force.

Although it is not legally binding, it is often used as a benchmark for shipowners when defining their recycling policies and as a yardstick for responsible recycling where the SRR and WSR do not apply.

Once it enters into force, the HKC will apply to vessels flying the flag of a ratifying state and will impose restrictions on where recycling can take place. A vessel flying the flag of a ratifying state may only be recycled at a HKC pre-approved yard. In addition, each vessel must have on board an Inventory of Hazardous Materials (IHM) showing an overview of the various possible hazardous substances that are found on board the vessel.

7. Summary and Conclusion

The regulations on ship recycling are complex. Parts are untested by the courts, but with the increasing

scrutiny of NGOs and authorities, we expect this area of law to be developed further with time. In particular, the risks associated with non-compliance of the SRR and WSR may be severe.

The main target of an investigation for violating the rules is likely to be the party selling the ship. However, as the Norwegian “Harrier” case shows, third parties may also become the target of criminal investigations through allegations they have aided an illegal export of waste or a sale in violation of the SSR. In that case both the seller, the buyer and various third parties (including the class surveyor) have been targeted by the Norwegian National Authority for Investigation and Prosecution of Economic and Environmental Crime (Norwegian: ØKOKRIM).

Nordisk has extensive experience advising shipowners and the maritime industry on legal issues related to ship recycling. We are at your service if we can be of assistance in helping ensure that the recycling is done in a compliant and responsible way.

Mats E. Sæther og
Ola Granhus Medias,
advokater
Nordisk Skibsrederforening

If a vessel is “waste” and is exported to a non-OECD country like Pakistan or India, it is of no help that the actual recycling is then done in a responsible manner. The export is still illegal.



**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

TutorShip

Norsk Skipsmeglerforbund fortsetter å ha tett samarbeid med Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) i London og tilbyr skipsmeglerutdannelse i form av selvstudie med veilederoppfølging og gjennomføring av eksamen i våre lokaler.

Tar du to fag ad gangen vil du kunne kvalifisere til en Diploma. Det er tilsammen tre nivåer; Foundation Diploma, Advanced Diploma og Professional Qualifying Exam (PQE).

Fagene må være en kombinasjon av et obligatorisk- og et eller flere valgfrie fag. Dette tar som regel et semester å gjennomføre. PQE er mer krevende og må gjennomføres innen 5 år.

Etter å ha bestått Foundation Diploma eller Advanced Dipoma vil du kunne bygge videre på

utdannelsen og ta Professional Qualifying Exam (PQE).

Eksamens foregår normalt hver vår og høst henholdsvis i mai og november. Grunnet Coovid-19 blir eksamen avholdt i juli i NSFs lokaler i Rådhusgaten 25 på følgende dager:

7. juli – Introduction to Shipping & Shipping Business
8. juli – Economics of Sea Transport & Dry Cargo Chartering
9. juli – Ship Sale and Purchase & Legal Principles in Shipping Business
14. juli – Ship Operation and Management & Tanker Chartering
15. juli – Shipping Finance

I alt 14 studenter er påmeldt eksamen i juli.

Praktisk info

Informasjon om frister for påmelding finner du på ICS` hjemmeside www.ics.org.uk under Learning og Key dates 2020/21. Vi vil uansett anbefale å lese og bli kjent med hjemmesiden til ICS for nye studenter.

Registrering: Student Login og så Register. Username er din emailadresse. Oppdater evt detaljer før du trykker på Proceed.

Email: enquiries@ics.org.uk.

Vi ser frem til å se flere interesserte studenter!

Les mer om TutorShip-kurs og studiemodeller på vår hjemmeside www.shipbroker.no under Tjenester og www.ics.org.uk/learning/TutorShip.





NYHET!

Helseforsikring
fra 99 kr*

Helseforsikring - Rask behandling ved sykdom

Norsk Skipsmeglerforbund har fremforhandlet en samarbeidsavtale med Storebrand, som gir forutsigbare priser på pensjon og helseforsikring for alle medlemsbedrifter.

Med en helseforsikring legger du til rette for mindre fravær, høyere produktivitet, og økt trivsel blant dine medarbeidere.

Noen av fordelene med helseforsikring:

- Garantert behandling innen 10 virkedager
- Online legetjeneste - legetimen kan tas over video
- Enkel og effektiv bruk av forsikringen gjennom "Bli frisk"-app

Ved å tilby dine ansatte rask behandling ved sykdom og plager, kommer de raskere tilbake på jobb. Forsikringen legger også til rette for gode, forebyggende tiltak, for eksempel fysikalske behandlinger ved muskelsmerter. Dette er et godt som blir høyt verdsatt av alle i bedriften.

Ta kontakt med Storebrand på storebrand.no/bedrift eller ring 22 31 52 77 for å motta et uforpliktet tilbud på pensjon og forsikring.

*Helseforsikring med egenandel for kr 99 pr. mnd. pr. ansatt.





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%
BMWi	6%

Rabatten beregnes av veilendende 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.



Web, IT og fototjenester siden 1994

Tlf: 450 35 715

E-post: trond@trondhuso.no

Kanskje trenger du oss?

Trenger dere ny hjemmeside? Eller kanskje jevnlig oppdatering? Kanskje nye bilder av ansatte?
Eller har dere behov for IT-hjelp?

Vår kundeportefølje består av følgende firmaer:

Associated Press, NTB, Nyhetsgrafikk,
Norsk Skipsmeglerforbund med flere.

www.trondhuso.no

Skipsmegler Tore Irgens er død

3. mars 2020 gikk Tore Irgens bort etter lengre tids sykdom.

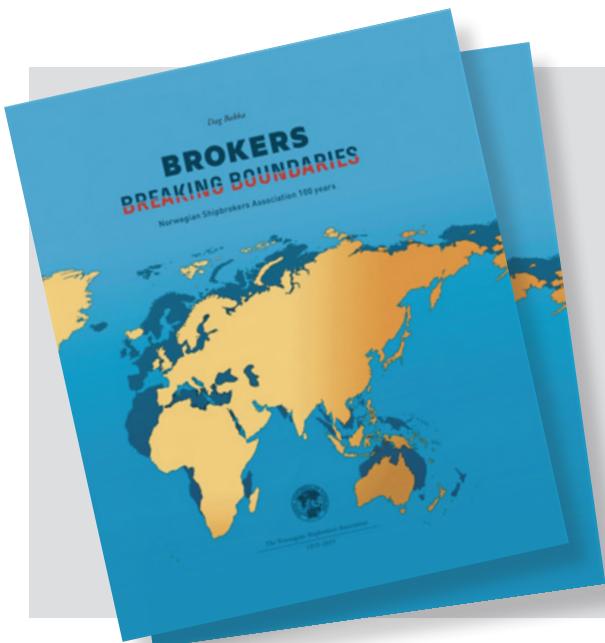
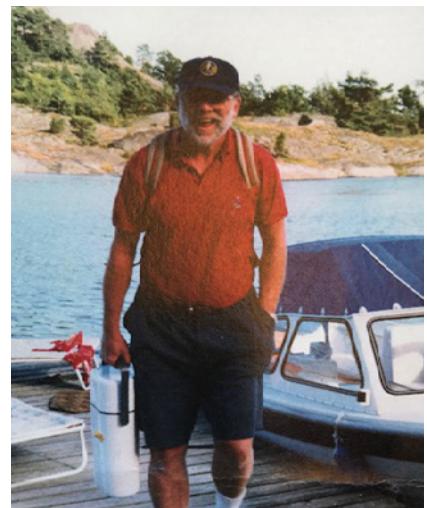
Tore startet sin shipping karriere hos Viking Shipping Company i 1953 som assistent for Omar Berntsen.

Deretter gikk ferden til Fearnley & Egers befraktningsforretning senere Fearnleys AS, Gerner Mathisen Chartering før han startet sin egen skipsmeglerforretning Irgens & Partners med Per Sveum og Egil Mohn. Det var et aktivt firma med flere eksklusive avtaler for Industrien, bl.a Tara mines, Fransefoss, Nort Cape Minerals med flere.

Tore var levende opptatt av shipping og skipsmegleryket, han arbeidet aktivt i firmaet til fylte 78 år og han satt i styret for Oslo Skibsmeglerforening på 1990 tallet.

Han var representert i Forbundets fagutvalg, deltok på landsmøter og sist 100-års jubileet og holdt seg oppdatert om markeder og aktører til det siste.

Med sitt muntre sinn og vittige kommentarer vil han bli savnet i miljøet.



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

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



Jubilant

Omar Berntsen, tidligere president i Norsk Skipsmeglerforbund fylte 90 år 1. mai. Omar er fortsatt engasjert i næringen vår. I tillegg er han husdikter med samfunnsaktuell sang på julemøtene i Osloforeningen og deltar på landsmøtene Forbundet.

NSF inviterte på kake og jubilanten fikk en velfortjent oppmerksomhet i anledning dagen som hadde vært.

Christian Radich

Oslos stolthet Christian Radich er tilbake på sin faste kai ved Skur 32, vis a vis Aker brygge, etter 2,5 år med oppgradering av Akershusutstikkeren. Radich har ligget ved sukkerbiten borte ved operaen i Bjørvika mens Skur 32 kaien er forsterket slik at hun nå ligger trygt når hun er til kai innimellom sine mange tokt.

Christian Radich har et prosjekt som heter Windjammer, hvor ungdom mellom 16–25 år som har fallt litt utenfor kan få muligheten til å delta i et maritimt felleskap og samtidig få verdifull opplæring til sjøs. Et godt tiltak vi heier frem.

Julemiddag i lokalforeningene – save the date

Julemiddagen i Oslo Skibsmeglerforening blir torsdag 3. desember i Norges Rederiforbunds lokaler i Rådhusgaten 25. Sølvguttene kommer!

Juletorsken i Bergen Skibsmeglerforening blir torsdag 17. desember på Hotel Norge. Svæverud kommer!

Kristiansand Skipsmægler og Ekspeditør forening har sin tradisjonelle torskemiddag 19. november i det ærverdige selskapslokalet Klubben.

