

Dette er Belships

Belships er et rederi notert på Oslo Børs med virksomhet innenfor produkttank, tørrlast og gass.

Handysize produkttank

Det heleide datterselskapet Belships Tankers disponerer seks eide og tre innleide skip. Denne flåten frakter raffinerte petroleumsprodukter og vegetabiliske oljer, hovedsakelig mellom de industrialiserte land i verden.

Panmax tørrlast

Gjennom det heleide datterselskapet Belships Trading drives en betydelig operatørvirksomhet innenfor panmax tørrlast. Selskapet tar lasteposisjoner og dekker disse med innleide skip. Panmaxflåten frakter i hovedsak råvarer som kull, malm og kom over hele verden.

Handymax tørrlast

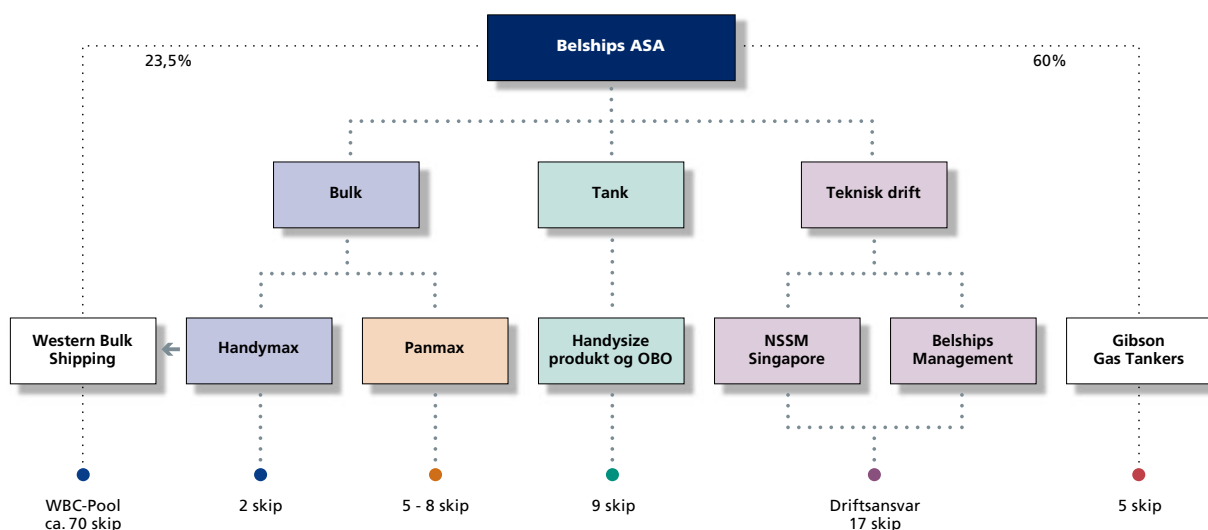
Belships har to egne handymax tørrlastskip i tillegg til en strategisk eierandel på 23,5% i Western Bulk Shipping (WBS). Belships egne skip er på T/C til Western Bulk-poolen, som totalt omfatter ca. 70 skip. Handymax tørrlastflåten frakter i særlig grad halvfabrikata for industrien og opererer over hele verden.

Teknisk drift

Belships driver en betydelig virksomhet innen teknisk drift av skip gjennom selskapene Northsouth Shipmanagement (NSSM) i Singapore og Belships Management i Oslo. Disse selskapene forestår teknisk maritim drift både av Belships egne skip og på vegne av andre rederier.

Gass

Belships eier 60% av gassrederiet Gibson Gas Tankers Ltd. hjemmehørende i Edinburgh. Selskapet eier og opererer 5 gasskip mellom 2 200 og 8 400 cbm. Skipene frakter industri- og petroleums-gasser som butan, propan, etylen etc.



HOVEDTALL KONSERN

NOK 1 000	1996	1995	1994
Driftsinntekter	314 201	422 389	287 966
Driftsresultat før salgsgvinster skip	11 117	48 832	17 399
Årets resultat	18 159	28 201	52 069
Kontantstrøm	19 557	58 860	83 960
Totalkapital	1 223 004	790 290	680 194
Egenkapital	388 230	345 990	280 781
Rentedekningsgrad	0,84	3,62	4,19
Likviditetsgrad	106,36	188,47	162,42
Egenkapitalandel	31,74	43,78	41,28
Resultat pr. aksje	1,33	2,37	4,52



Diversifiseringen av Belships portefølje fortsatte i 1996. Store investeringer i produkttank og gass ga en bedre balanse mellom selskapets virksomhetsområder. Mens tørrlastmarkedene var svake og usikre i 1996, var markedet for produkt-tankskip mer stabilt.



Belships produkttankvirksomhet opererer både innenfor time-charter- og spotmarkedene, med tyngdepunkt i Atlanterhavsområdet.

Spotmarkedet hadde vanlige sesongmessige variasjoner, men var roligere enn normalt utover høsten.

Markedet for panmax tørrlast falt med over 30% de ni første månedene av 1996. Markedet tok seg imidlertid sterkt opp igjen mot slutten av året. På grunn av det usikre markedet gjennom store deler av året valgte Belships å redusere sin aktivitet innenfor segmentet.

Handymax bulk-markedet var fallende gjennom det meste av 1996. Hovedårsakene til dette var

stor tilgang av nye skip og svak vekst i Europa og Japan. Denne utviklingen rammet både Western Bulk Shipping og Belships egne handymax-skip.

Mot slutten av 1996 kjøpte Belships 60% av aksjene i gasserederiet Gibson Gas Tankers Ltd (GGT) med base i Skottland. Kjøpet gir interessante forretningsmessige muligheter, men innebærer ingen endring av Belships hovedstrategi.

Det ble i 1996 inngått avtale om salg av Belships 10,4% andel i oljeselskapet Pelican. Salget ble imidlertid kansellert da Finansdepartementet ikke aksepterte den skattemessige behandlingen som avtalen forutsatte.

RESULTATER

Belships hadde i 1996 driftsinntekter på NOK 314,2 mill. (422,4 mill. i 1995). Driftsresultatet ble NOK 25,7 mill. (48,8 mill.), inklusive gevinster ved salg av skip på NOK 14,6 mill.

Produkttank-virksomheten hadde et positivt og tilfredsstillende driftsresultat, og en markert fremgang fra året før. Panmax bulk oppnådde et mindre underskudd som følge av den vanskelige markeds-situasjonen, mot et betydelig overskudd året før. Handymax bulk oppnådde et mindre overskudd, til tross for en negativ markedsutvikling. Dette segmentet hadde året før et betydelig overskudd. Teknisk drift oppnådde et positivt driftsresultat på nivå med året før, mens gasstank-virksomheten bidro med et lite overskudd den korte tiden selskapet har vært en del av Belships.

Netto finansposter ble NOK -30,7 mill. (-6,3 mill.). På grunn av en betydelig økning i eiet tonnasje ble rentekostnadene NOK 15 mill. høyere i 1996 enn året før. Netto valutaposter var NOK 10,7 mill. svakere enn året før på grunn av bokførte valutatap på pantegjelden som følge av styrket USD.

Det er i 1996 inntektsført NOK 24 mill. i utsatt skatt. Inntektsføring skyldes nedskrivning av aksjer i morselskapet, samt overgang til rederibeskatning for deler av konsernets virksomhet.

BELSHIPSFLÅTEN

1996 ble et år med betydelig aktivitet på tonnasesiden. I løpet av året investerte Belships i skip for NOK 501,7 mill., mens det ble solgt for NOK 78,4 mill. Investeringene er i hovedsak gjort innen produkttank og gass.

I februar mottok Belships det nybygde handymax bulk-skipet M/S Belnor, samtidig som produkttank-skipet M/T Belanja ble ferdig etter omfattende oppgraderingsarbeider. I april overtok selskapet produkttankskipet M/T Beltrader. Ved kjøpet av GGT i desember overtok Belships fem LPG-skip i størrelsen

2 200 til 8 400 kubikkmeter. I samme måned overtok Belships sammen med andre investorer tre OBO-skip som selskapet har hatt på timecharter og management siden de ble levert for 10 år siden. Belships eierandel i disse skipene er 20%.

I annet halvår solgte selskapet handymax bulk-skipet M/S Western Bell og produkttankskipet M/T Belanina, som var den eldste produkttankeren i flåten.

Det forventes ikke investering i ny tonnasje på samme nivå i 1997 som i 1996.

ORGANISASJON OG MILJØ

Selskapets ledelse og kommersielle virksomhet samt forsikring og bemanning av skandinaviske offiserer foregår i Oslo. Den teknisk maritime driften for øvrig skjer ved selskapets kontor i Singapore. Gasstank-virksomheten administreres i Edinburgh. Organiseringen sikrer en optimal bruk av selskapets ressurser samtidig som de ulike kontorene har den nødvendige geografiske nærhet til de funksjoner og markeder man er avhengig av.

Ved utgangen av 1996 var det totalt sysselsatt 65 personer i konsernet. Disse fordeler seg som følger:

27 personer i Norge

21 personer i Singapore

17 personer i Skottland og Sri Lanka

Belships arbeider kontinuerlig for å høyne standarden ombord og på land, særlig med sikte på å bedre sikkerheten og forebygge uheldige miljøeffekter av selskapets virksomhet. Belships tilfredsstillende fullt ut de krav som myndigheter og internasjonale bestemmelser stiller med hensyn til sikkerhet og miljø. Arbeidsmiljøet i selskapet er godt.

FREMTIDSUTSIKTER

For produkttank forventer Belships et relativt stabilt marked den nærmeste tiden. Etter omfattende investeringer i denne type tonnasje er Belships nå i posisjon til å høste av gode rater og høye skipsverdier.

Innenfor panmax bulk er selskapets aktivitet igjen økende. Imidlertid ventes en svekkelse av ratenivået som følge av en økning i flåten. Belships vil derfor ta posisjoner i forhold til dette.

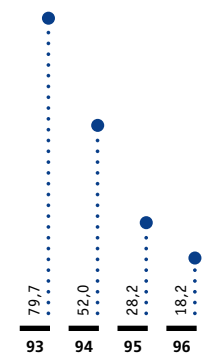
Ratene for handymax bulk forventes å bli svake gjennom 1997. Likevel antas at Western Bulk vil klare å posisjonere seg bedre enn markedet forøvrig.

Gass-markedet forventes å bli omtrent som i 1996. En ombygging av to av selskapets skip vil medføre noe off-hire og påvirke resultatet for 1997.

For teknisk drift vil avgang av tonnasje medføre at NSSMs resultat blir noe svakere i 1997.

Belships vil i april motta utbytte på NOK 5,2 mill. fra oljeselskapet Pelican. Redusert oljeproduksjon og noe lavere oljepris antas å gi lavere resultat for Pelican i 1997.

BELSHIPS
ARBEIDER
KONTINUERLIG
FOR Å HØYNE
STANDARDEN
OMBORD OG
PÅ LAND



ÅRETS RESULTAT
NOK mill.



SKIP, BOKFØRT VERDI
NOK mill.

STRATEGI

Belships strategi er justert i 1996, ved at selskapets engasjement i handymax bulk-segmentet skal konsentreres gjennom den strategiske eierandelen (23,5%) i Western Bulk Shipping. Dette innebærer at Belships direkte investeringer i handymax bulk-tonnasje skal avvikles.

For øvrig ligger hovedtrekkene i selskapets strategi fast:

- Produkttank, hvor man tilpasser seg markedsutviklingen gjennom kjøp og salg av tonnasje.
- Videre oppbygging av kundeforhold og kommersiell kompetanse i storbulk. I første omgang gjelder dette panmax, men senere også capesize. Markedsforholdene vil avgjøre bruken av eiet og leiet tonnasje i dette segmentet.
- Videreutvikling av selskapets driftskompetanse, med base i Singapore.

Det er et mål for selskapet at Belships-aksjen skal bli et mer attraktivt investeringsobjekt. For å oppnå dette må selskapet gi sine aksjonærer en konkurransedyktig avkastning, samtidig som Belships kapitaliserte verdi må økes både gjennom organisk vekst og tilgang på ny virksomhet.

FINANSIELLE FORHOLD

Belships likviditet og finansielle stilling er tilfredsstillende. I forbindelse med kjøpet av eierandelen i GGT ble det i desember foretatt en rettet emisjon mot Anchor Holding Plc med i alt 904 000 aksjer til kurs NOK 30,50. Dette representerer 6,24% av aksjene i Belships.

Belshipskonsernets bokførte egenkapital pr. 31.12.96 utgjorde NOK 388 mill., noe som tilsvarer en egenkapitalandel på ca. 32%.

Styret foreslår et utbytte for 1996 på NOK 0,30 pr. aksje mot NOK 0,65 året før.

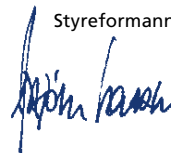
Morselskapets resultatregnskap viser et overskudd på 2,3 mill. Styret foreslår følgende disponeringer og overføringer for 1996 (NOK mill.):

Utbytte	4,3
Reservefond	0,2
Disposisjonsfond	12,3
Tilbakeføringsfond	-12,7
Konsernbidrag	-1,8
<hr/>	
Årets resultat	2,3

Godtgjørelse til selskapets tillitsmenn, adm. direktør og revisor samt opplysninger om aksjonærforhold fremgår av notene til regnskapet.

BELSHIPS-
AKSJEN
SKAL BLI ET MER
ATTRAKTIVT
INVESTERINGS-
OBJEKT

Asbjørn Larsen
Styreformann



Sverre Jørgen Tidemand
Adm. direktør



Åsmund Simonsen



James Stove Lorentzen jr

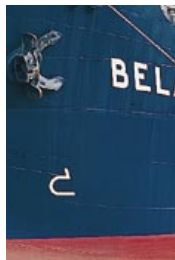


Stein Erik Hagen



Oslo, 8. april 1997

I styret for Belships ASA



Resultatregnskap

Note	1. januar-31. desember NOK 1 000	Konsern			Belships		
		1996	1995	1994	1996	1995	1994
	Driftsinntekter og -kostnader						
1	Driftsinntekter	314 201	422 389	287 966	60 291	72 779	97 639
	Leie innbefraktede skip	-184 073	-293 875	-184 479	-23 494	-22 245	-37 297
	Andre driftskostnader skip	-51 874	-25 654	-29 335	-17 081	-18 688	-26 935
5	Administrasjonskostnader	-41 399	-36 116	-34 878	-8 917	-9 006	-9 661
7	Ordinære avskrivninger skip	-25 738	-17 912	-21 875	-11 213	-15 220	-19 218
	Sum driftskostnader	-303 084	-373 557	-270 567	-60 705	-65 159	-93 111
	Driftsresultat før salgsgvinster skip	11 117	48 832	17 399	-414	7 620	4 528
	Salgsgvinster skip	14 604	0	39 681	26 734	0	52 226
	Driftsresultat	25 721	48 832	57 080	26 320	7 620	56 754
	Finansinntekter og -kostnader						
	Aksjeutbytte	1 040	832	1 501	7 953	9 070	10 034
	Renteinntekter	5 158	4 093	3 810	2 584	2 919	2 403
	Rentekostnader	-28 841	-13 890	-19 769	-14 748	-12 297	-16 481
	Valutagevinst / -tap	-4 403	6 315	22 847	-1 086	5 626	22 971
	Andre finansposter	-3 646	-3 688	-1 151	-686	-1 473	-164
	Netto finansposter	-30 692	-6 338	7 238	-5 983	3 845	18 763
	Nedskrivning aksjer	0	0	0	-40 428	0	0
	Minoritetsinteresser	335	-6 107	-1 266	0	0	0
	Resultat før skatter	-4 636	36 387	63 052	-20 091	11 465	75 517
8	Skatter	22 795	-8 186	-10 983	22 425	-3 441	-15 587
	Årets resultat	18 159	28 201	52 069	2 334	8 024	59 930
	Resultat pr aksje (NOK)	1,33	2,37	4,52			
	Overføringer og disposisjoner						
	Utbytte				4 345	8 826	6 368
	Disposisjonsfond				12 304	24 796	60 817
	Tilbakeføringsfond				-12 726	-12 726	-12 726
	Reservefond				233	803	5 993
	Konsernbidrag				-1 822	-13 675	-522
	Sum overføringer				2 334	8 024	59 930

Balanse

Note	Pr. 31. desember NOK 1 000	Konsern			Belships		
		1996	1995	1994	1996	1995	1994
	EIENDELER						
	Omløpsmidler						
2	Bankinnskudd	108 066	93 752	92 260	35 638	43 803	49 733
	Konsernmellomværende	0	0	0	63 164	33 197	23 363
6	Andre omløpsmidler	35 066	33 908	30 150	6 325	7 922	6 739
	Sum omløpsmidler	143 132	127 660	122 410	105 127	84 922	79 835
	Anleggsmidler						
	Konsernmellomværende	0	0	0	6 755	11 233	19 448
4	Aksjer i tilknyttede selskaper	130 450	134 815	120 610	128 120	168 548	168 548
4	Andre aksjer	25 598	26 071	28 708	25 598	26 071	28 708
4	Aksjer i datterselskaper	0	0	0	168 339	44 861	21 338
7	Skip	900 527	311 460	210 948	270 270	200 191	176 766
	Nybygg	0	176 912	180 775	0	176 912	180 775
7	Andre anleggsmidler	23 297	13 372	16 743	10 472	5 317	7 330
	Sum anleggsmidler	1 079 872	662 630	557 784	609 554	633 133	602 913
	Sum eiendeler	1 223 004	790 290	680 194	714 681	718 055	682 748
	GJELD OG EGENKAPITAL						
	Kortsiktig gjeld						
3	Pantegjeld	24 588	15 703	7 640	10 354	10 814	6 296
	Nybyggingsforpliktelse	0	0	37 576	0	0	37 576
6	Annen kortsiktig gjeld	109 986	52 032	30 149	18 956	21 232	16 691
	Sum kortsiktig gjeld	134 574	67 735	75 365	29 310	32 046	60 563
	Langsiktig gjeld						
3	Pantegjeld	640 166	230 896	173 242	261 008	151 469	144 098
	Nybyggingsforpliktelse	0	115 293	122 088	0	115 293	122 088
10	Netto pensjonsforpliktelse	4 993	5 073	4 121	6 692	6 534	5 434
	Annen langsiktig gjeld	0	0	5 040	0	0	0
8	Utsatt skatt	4 220	25 303	18 663	4 788	27 213	23 772
	Sum langsiktig gjeld	649 379	376 565	323 154	272 488	300 509	295 392
	Minoritetsinteresser	50 821	0	894	0	0	0
	Egenkapital						
	Aksjekapital	28 966	27 158	23 158	28 966	27 158	23 158
	Reservefond	218 921	192 923	150 286	218 921	192 923	150 286
	Tilbakeføringsfond	0	12 726	25 452	0	12 726	25 452
	Disposisjonsfond/konsernreserve	140 343	113 183	81 885	164 996	152 693	127 897
12	Sum egenkapital	388 230	345 990	280 781	412 883	385 500	326 793
	Sum gjeld og egenkapital	1 223 004	790 290	680 194	714 681	718 055	682 748
11	Uinnkalt kommandittkapital						
3,9	Pantstillelser og garantiansvar						

Kontantstrømanalyse

	1. januar-31. desember			Belships			
	NOK 1 000	1996	1995	Konsern	1996	1995	1994
Likvider tilført/brukt på virksomheten							
*) Tilført fra årets virksomhet	4 953	62 314	53 219	4 816	30 892	51 449	
Endring andre omløpsmidler/korts. gjeld	70 026	-11 388	6 227	-31 106	-39 363	8 946	
Netto likviditetsendring fra virksomheten	74 979	50 926	59 446	-26 290	-8 471	60 395	
Likvider tilført/brukt på investeringer							
Investeringer i varige driftsmidler	-501 691	-115 384	-16 651	-27 974	-35 605	-16 493	
Salg av varige driftsmidler (salgssum)	78 401	372	129 338	125 946	372	128 188	
Endring i andre driftsmidler	-5 320	-18 201	9 935	-99 300	-14 585	3 911	
Netto likviditetsendring fra investeringer	-428 610	-133 213	122 622	-1 328	-49 818	115 606	
Likvider tilført/brukt på finansiering							
Endring langsiktig gjeld	344 718	46 771	-180 093	-5 596	1 676	-174 200	
Innbetaling av egenkapital	27 572	45 834	3 510	27 572	45 834	3 510	
Konsernbidrag	0	0	0	1 822	13 675	-522	
Avsatt utbytte	-4 345	-8 826	-6 368	-4 345	-8 826	-6 368	
Netto likviditetsendring fra finansiering	367 945	83 779	-182 951	19 453	52 359	-177 580	
Netto endring i likvider	14 314	1 492	-883	-8 165	-5 930	-1 579	
Likviditetsbeholdning 1. januar	93 752	92 260	93 143	43 803	49 733	51 312	
Likviditetsbeholdning 31. desember	108 066	93 752	92 260	35 638	43 803	49 733	
<i>*) Dette beløpet fremkommer slik:</i>							
Resultat før skattekostnad	-4 636	36 387	63 052	-20 091	11 465	75 517	
- Gevinst/ + tap ved salg av anleggsmidler	-14 604	314	-39 681	-26 734	314	-52 226	
Nedskrivning av fordringer, aksjer og skip	0	1 342	8 940	40 428	3 066	8 940	
Ordinære avskrivninger	25 738	19 710	21 875	11 213	16 047	19 218	
Minoritetsinteresser	-335	6 107	1 266	0	0	0	
Betalbare skatter	-1 210	-1 546	-2 233	0	0	0	
Tilført fra årets virksomhet	4 953	62 314	53 219	4 816	30 892	51 449	

Regnskapsprinsipper

Regnskapet er satt opp etter prinsipper som er generelt akseptert i Norge. De viktigste regnskapsprinsippene selskapet følger er beskrevet nedenfor. Alle beløp i notene er oppgitt i hele 1.000 kroner når ikke annet er angitt.

A) KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Belships-konsernet inkluderer morselskapet Belships med datterselskaper som er nevnt i note 4.

I konsernregnskapet er alle interne mellomværende, transaksjoner, gevinster og tap eliminert.

Kostprisen på aksjer i datterselskaper er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Samme prinsipp er benyttet for felleskontrollerte selskaper. Differansen mellom kostpris for aksjene og bokført egenkapital på kjøpstidspunktet er analysert og lagt til bokført verdi på skip og goodwill. Merpris knyttet til skip blir avskrevet over skipenes gjenværende levetid. Merpris oppført som goodwill avskrives lineært over en 10-års periode.

B) DELTAGELSE I ANDRE SELSKAPER

Enkelte av Belships aktiviteter relaterer seg til deltagelse i kommandittselskaper. Disse investeringene er inkludert i Belships selskapsregnskap og konsernregnskap i henhold til bruttometoden, som innebærer at eiendeler, gjeld, inntekter og kostnader er inkludert i regnskapet med Belships eierandel. De selskapene som er inkludert etter denne metoden er spesifisert i note 11. Eierandeler i felleskontrollerte aksjeselskaper på mellom 20% og 50% er også inkludert etter bruttometoden. I tillegg er konsernets eierandel i Western Bulk Shipping ASA (WBS) inkludert etter egenkapitalmetoden.

C) OMRREGNING AV UTENLANDSKE SELSKAPSREGNSKAP

Regnskapene for utenlandske selskaper er omregnet til norske kroner til gjennomsnittlig kurs for året når det gjelder resultatregnskapet og til årsavslutningskurs når det gjelder balansen. Unntak er gjort for skip som er omregnet til historiske kurser og pantegjeld som er omregnet til den høyeste av historisk kurs og årsavslutningskurs. Omregningsdifferansen er i realiteten valutagevinst/(tap) og er inkludert under finansposter.

D) KLASSIFISERING

Eiendeler bestemt for varig eie eller bruk og fordringer med forfall senere enn ett år fra regnskapsårets utløp, er oppført som anleggsmidler. Øvrige eiendeler er klassifisert som kortsiktig. Gjeld som forfaller senere enn ett år etter regnskapsårets utløp er oppført som langsiktig gjeld. Øvrig gjeld er klassifisert som kortsiktig.

E) AVSKRIBBARE EIENDELER

Avskrivbare eiendeler er inkludert i balansen til kostpris minus ordinære avskrivninger.

For skip, med unntak av gassflåten, er det benyttet lineær metode for ordinære avskrivninger basert på 25 års økonomisk levetid fra skipet var nytt. Dette er en endring fra tidligere år da avskrivningene var basert på en økonomisk levetid på 20 år. Gasskipene som ble ervervet i 1996 avskrives med basis 30 års forventet levetid. Det tas ikke hensyn til skrapverdi.

Rettigheter og forpliktelser for skip på finansielle leasingavtaler er kapitalisert og klassifisert som skip og gjeld. Rentelementet i leasebetalingen er inkludert i rentekostnader, og kapitalelementet i leasebetalingen er behandlet som avdrag på gjeld. Leaseforpliktelsene er den gjenstående del av hovedstolen. Realisert og urealisert valutagevinst og -tap er inkludert i resultatregnskapet i samsvar med prinsippene for langsiktig gjeld.

Avskrivninger på kontorinventar og biler er belastet driftsresultatet som administrasjonskostnader.

F) VALUTA

Alle omløpsmidler og kortsiktig gjeld i utenlandsk valuta, unntatt kortsiktig del av pantegjeld, er bokført til årsavslutningskurser. Både realisert og urealisert gevinst eller tap er inkludert under finansielle poster i resultatregnskapet.

Langsiktig gjeld, og kortsiktig del pantegjeld, er bokført til høyeste av opptakskurs og årsavslutningskurs etter en individuell vurdering pr. lån. Urealisert tap, tilbakeføring av tidligere urealisert tap og realisert gevinst er inkludert under finansielle poster i regnskapet. Leaseforpliktelsene som er i britiske pund er valutasikret mot USD frem til siste kvartal 1997. Det forventes at de leasede skipene vil bli kjøpt i løpet av året. I balansen er derfor leaseforpliktelsene inkludert til sikringskurs.

G) PERIODISERING AV FRAKTINNTEKTER

Inntekter og kostnader relatert til skipenes reiser, periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter årsskiftet.

H) BUNKERS OG ANDRE BEHOLDNINGER

Beholdninger er verdsatt til laveste verdi av kostpris (FIFO), og markedspris.

I) KLASSE- OG VEDLIKEHOLDSKOSTNADER

Det avsettes for påløpte klasse- og vedlikeholdskostnader.

J) PENSJONER

Netto pensjonskostnader omfatter periodens pensjonsopptjening (inkludert antatt fremtidig lønnsvekst) og rentekostnader på forpliktelsen fratrukket estimert avkastning på pensjonsmidlene. Beregningsforutsetningene fremkommer av note 10.

K) SKATTER

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Endringen i utsatt skatt reflekterer de fremtidige betalbare skatter som oppstår som følge av årets aktiviteter. Utsatt skatt inngår som langsiktig gjeld i balansen. Den utsatte skatten representerer den skatten som påhviler årets og tidligere års resultater på balansetidspunktet og som kommer til betaling i senere perioder. Den nominelle skattesatsen på 28% er lagt til grunn for beregningen.

I 1996 ble det innført et nytt skattesystem for rederiselskaper. Belships har, som en konsekvens av dette, overført deler av sin rederivirksomhet til rederibeskatningsområdet med virkning fra og med 1996. Beslutning om ytterligere overføringer vil bli tatt i løpet av 1997. Nåverdien av utsatt skatt knyttet til de positive midlertidige forskjellene som er overført til det nye skattesystemet er vurdert som uvesentlig da selskapet ikke forventer at den skattepliktige inntekt disse midlertidige forskjellene representerer vil materialisere seg i overskuelig fremtid. Vurderingen er basert på selskapets likviditetsreserver, utbyttepolitikk og den frie egenkapitalen som ligger i de deler av konsernet som vil ligge utenfor det nye skattesystemet og intensjonen om å opprettholde sine rederibeskatningsaktiviteter. Det henvises til note 8 for ytterligere detaljer.

L) NÆRSTÅENDE PARTER

Belships hovedaksjonærer har vesentlige eierinteresser i Western Bulk Shipping ASA og i Lorentzen & Stemoco AS. Belships inngår jevnlig forretninger med disse selskapene. Transaksjonene gjennomføres til markedsmessige betingelser. Vesentlige forretninger med andre nærstående parter gjøres ikke.

Noter til regnskapet

1 Driftsinntekter

	Konsern			Belships		
	1996	1995	1994	1996	1995	1994
Fraktinntekter på T/C-basis	292 880	386 885	267 194	60 241	72 646	97 524
Honorarer teknisk drift	23 283	19 697	21 872	50	133	115
Andel resultat Western Bulk Shipping	-1 962	15 807	-1 100	0	0	0
Sum driftsinntekter	314 201	422 389	287 966	60 291	72 779	97 639

Det henvises til administrasjonens redegjørelse når det gjelder fordeling på de enkelte segmenter.

2 Bankinnskudd

Bundne midler for skattetrekk for ansatte pr. 31. desember 1996 utgjorde NOK 2 391 130 i Belships.

3 Pantegjeld, leieforpliktelser og poster utenfor balansen

	Konsern		Belships			
	Kortsiktig	Langsiktig	Kortsiktig	Langsiktig	Valuta	Lånerente
M/S Belstar	4 463	85 032	3 904	74 403	USD	Fast 7,75% til 10/97
M/S Belnor	6 450	130 176	6 450	130 176	USD	Fast 6,32% til 02/01
M/T Belgrace	4 740	41 137			USD	Fast 7,10% til 08/97
M/T Belanja	2 528	49 936			USD	Fast 7,64% til 02/02
M/T Beltrader	3 161	23 704			USD	Fast 7,21% til 04/98
1 Anchor Holding	0	56 429	0	56 429	USD	Flytende
M/S Belguardian	1 082	13 202			USD	Fast 7,11% til 06/00
M/S Belgallantry	1 082	13 202			USD	Fast 7,11% til 06/00
M/S Belgreeting	1 082	13 202			USD	Fast 7,11% til 06/00
2 M/T Norgas Teviot	0	73 075			USD	Fast 6,55% til 05/97
2 M/T Lanrick	0	75 461			GBP	Fast 6,75% til 05/97
2 M/T Ettrick	0	65 610			GBP	Fast 6,75% til 06/97
Total pantegjeld pr. 31. desember 1996	24 588	640 166	10 354	261 008		

Pantegjelden i USD er bokført til kurs 6,45 eller til opptrekkkurs, dersom denne er høyere. Pantegjelden til M/S Belnor og M/T Belgrace er bokført til opptrekkkurs på henholdsvis 6,51 og 6,92. Pantegjelden til M/T Norgas Teviot og leaseforpliktelsene til M/T Lanrick og M/T Ettrick er bokført til kurs 6,51 som var kursen på det tidspunkt da det skipseieende selskapet Gibson Gas Tankers ble ervervet. For Belships totale pantegjeld på 271,4 millioner kroner er det stillet sikkerhet i skip og aksjer til en bokført verdi av 368,9 millioner. For konsernet har skipene og pantegjelden en bokført verdi på henholdsvis 900,5 millioner og 664,8 millioner. Alle betingelser knyttet til lånene var pr. 31. desember 1996 oppfylt. I konsernregnskapet inngår komplementarselskaper som formelt hefter fullt ut for gjeld i de underliggende kommandittselskaper. Det henvises for øvrig til note 11 vedrørende uinnkalt kommandittkapital.

Leieforpliktelser

Belships Tankers har innbefraktet tre handysize produktskip på tidscerteparti med gjenværende varighet på mellom 8 og 16 måneder. Gjennomsnittlig rate for skipene er ca. USD 11 100 pr. dag. Belships Trading har ved årsskiftet ingen skip innbefraktet for perioder over 6 måneder. Selskapet har inngått fraktkontrakter for 1997 som tilsvarer beskjefteigelse for 2 skip.

1 Avdragsfritt lån hvor rentene tillegges hovedstol. Forfall: desember 1999.

2 NOK 37,9 mill. av pantegjelden og leaseforpliktelsene til Gibson Gas Tankers Ltd forfaller til betaling i 1997. Selskapet har imidlertid forhandlet frem en refinansieringsavtale, som innebærer at den kortsiktige gjelden knyttet til skipene vil bli erstattet med langsiktig finansiering. Gjeldsforpliktelsen er derfor klassifisert som langsiktig i regnskapet for 1996.

4 Aksjer						
	Eierandel	Selskapets aksjekapital	Antall aksjer eiet	Pålydende tilsammen	Verdi i balansen	
Aksjer i tilknyttede selskaper						
1	Western Bulk Shipping ASA	23,5%	400 052	3 203 013	96 090	130 450
Andre aksjer eiet av morselskapet						
	AS Pelican	10,4%	125 000	130 000	13 000	24 758
	Western Bulk Cargo Invest AS		50	80	8	8
	RAIES International Corporation		USD 20	320	0,32	432
	Nordic American Shipping ASA		21 730	10 000	50	400
Sum andre aksjer eiet av morselskapet					25 598	
Aksjer i konsoliderte selskaper						
	Belships Management AS	100%	50	1	50	50
	Northsouth Shipmanagement Pte Ltd	"	SGD 60	500	SGD 60	19 003
	Belships Tankers AS	"	250	250	250	825
	AS Belfri	"	150	200	150	301
	AS Belocean	"	100	100	100	0
	Belstar AS	"	50	50	50	50
	Western Bell AS	"	50	50	50	50
	AS Bel-Argo	"	2 586	200	2 586	0
	Belships Finans AS	"	50	50	50	50
	Western Obo II AS	"	50	50	50	50
2	Western Avenir AS	"	50	50	50	50
3	Belships Trading AS	"	1 400	1 400	1 400	6 675
4	Gibson Gas Tankers Ltd	60%	GBP 100	60 000	GBP 60	98 624
	Belships (Far East) Shipping Pte Ltd	50%	SGD 500	250 000	SGD 250	0
	Belanja Shipping Ltd	49%	USD 12	5 880	USD 6	24 631
	Beltrader Shipping Ltd	49%	USD 12	5 880	USD 6	17 962
	Western Obo AS	36%	50	18	18	18
Sum aksjer i konsoliderte selskaper					168 339	
Totalt					324 387	

- Som redegjort for under regnskapsprinsipper er konsernets eierandel i WBS inkludert som tilknyttet selskap etter egenkapitalmetoden. Konsernbalansen er følgelig justert for andel av resultatet i eierperioden. Aksjene er i 1996 nedskrevet i morselskapet med 40,4 millioner kroner. Bokført verdi på eierandelen i konsernregnskapet er 130,5 millioner kroner og 128,1 millioner i morselskapet. Aksjenes børskurs pr. 31. desember 1996 var kr. 30,50.*
- Western Avenir AS eier 100% av aksjene i selskapene Belgrace AS og Belanina AS og 20% av Belobo Shipping Ltd. Selskapene er inkludert i konsernregnskapet og er fra og med 1996 underlagt rederibeskatning.*
- Belships Trading AS eier 100% av aksjene i North East Maritime Corporation AS. Selskapet er inkludert i konsernregnskapet.*
- I desember 1996 kjøpte Belships det skotske rederiet Gibson Gas Tankers Limited. Belships har rett til å selge 40% av aksjene tilbake til Anchor Holding PLC etter tre år til kostpris pluss en avtalt rente. Retten til å selge aksjene kan gjøres gjeldende i tre måneder. Anchor Holding PLC har til enhver tid rett til å kjøpe aksjene til samme betingelser. Med denne bakgrunn har Belships funnet det riktig å presentere GGT som et 60% eiet datterselskap i regnskapet. Kostprisen for Belships 60% andel var USD 15 mill. og ble finansiert med 2,1 mill i kontanter, 4,3 mill. gjennom en rettet emisjon mot selger og 8,6 mill. i lån fra selgers morselskap.*

5 Administrasjonskostnader / lån til ansatte

Administrasjonskostnadene i Belships inkluderer styrehonorar på NOK 315 000 og godtgjørelse til administrerende direktør på NOK 1 027 192.

Totale revisjonskostnader for 1996 forventes å beløpe seg til NOK 270 000. I tillegg er det i 1996 betalt NOK 228 000 i konsulenthonorar.

Lån til ansatte utgjorde pr. 31. desember 1996 NOK 2 mill.

6 Andre omløpsmidler / annen kortsiktig gjeld

Andre omløpsmidler består i hovedsak av opptjente, ikke mottatte frakter samt fordringer på agenter og befraktere vedrørende skipenes drift.

Annen kortsiktig gjeld inkluderer avsetning for skifte av motorer på to av selskapets skip med NOK 20,7 mill. Resterende beløp består i hovedsak av kortsiktig gjeld knyttet til ordinær drift av egne og innbefrakte skip.

7 Skip og andre anleggsmidler

	Konsern		Belships	
	Skip	Andre anleggsmidler	Skip	Andre anleggsmidler
Anskaffelseskost pr. 31. desember 1995	540 533	16 155	420 164	7 497
Tilgang i året	501 691	9 418	3 149	5 542
Avgang i året	-85 662	- 648	-122 450	-648
Anskaffelseskost pr. 31. desember 1996	956 562	24 925	300 863	12 391
Ordinære avskrivninger pr. 31. desember 1995	52 161	6 530	43 061	4 632
Årets avskrivninger/nedskrivninger	25 738	3 297	11 213	1 264
Avgang ved salg	-21 864	-336	-23 681	-336
Ordinære avskrivninger pr. 31. desember 1996	56 035	9 491	30 593	5 560
Bokført verdi pr. 31. desember 1996	900 527	15 434	270 270	6 831
Andre investeringer	0	7 863	0	3 641
Total bokført verdi pr. 31. desember 1996	900 527	23 297	270 270	10 472

Investering i og salg av varige driftsmidler de siste 5 år

	Konsern		Belships	
	Skip	Andre driftsmidler	Skip	Andre driftsmidler
1996 Investering	501 691	9 418	3 149	5 542
Salg	78 402	312	125 503	312
1995 Investering	114 561	823	34 782	823
Salg	0	372	0	372
1994 Investering	15 650	1 001	15 492	1 001
Salg	129 338	0	128 188	0
1993 Investering	454 409	10 666	435 589	2 008
Salg	792 429	794	406 281	794
1992 Investering	30 561	1 335	24 310	1 335
Salg	102 066	146	111 232	146

Spesifikasjon av konsernets skip

	Byggeår	Andel konsern	Kostpris	Bokført verdi
Produkttank / OBO				
M/T Belanja	1995	49%	76 352	73 691
M/T Belgrace	1984/87	63%	65 056	50 095
M/T Beltrader	1983	49%	44 694	42 049
M/S Belguardian	1987	20%	17 230	17 140
M/S Belgallantry	1987	20%	17 230	17 140
M/S Belgreeting	1987	20%	17 230	17 140
Handymax bulk				
M/S Belnor	1996	100%	180 061	173 458
M/S Belstar	1992	80%	138 059	110 642
Gass				
M/T Lanrick	1992	60%	101 500	101 219
M/T Ettrick	1991	60%	100 350	100 014
M/T Norgas Teviot	1989	60%	139 950	139 409
M/T Traquair	1982	60%	54 550	54 258
M/T Quentin	1977	60%	4 300	4 272
Totalt			956 562	900 527

8 Skatter

	Konsern		Belships	
	1996	1995	1996	1995
Betalbar skatt	-1 209	-1 546	0	0
Endring utsatt skatt	24 004	-6 640	22 425	-3 441
Skatter	22 795	-8 186	22 425	-3 441

Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier som eksisterer ved utgangen av regnskapsåret.

Utsatt skatt pr. 31. desember

	Konsern		Belships	
	1996	1995	1996	1995
Anleggsreserve	106 756	96 434	85 973	80 687
Differansesaldo	0	-187	0	-139
Gevinstkonto	65 666	82 083	65 666	82 083
Nedskrivninger/avsetninger etter god regnskapskikk	-75 344	-29 943	-74 259	-34 330
Pensjoner	-4 986	-5 073	-6 685	-6 534
Skattemessig fremførbart underskudd	-62 874	-28 368	-29 016	0
Netto midlertidige forskjeller	29 218	114 946	41 679	121 767
Utsatt skatteforpliktelse før godtgjørelse	8 181	32 185	11 670	34 095
Godtgjørelse	-6 882	-6 882	-6 882	-6 882
Utsatt skatt Gibson Gas Tankers Ltd	2 921	0	0	0
Utsatt skatteforpliktelse	4 220	25 303	4 788	27 213

I henhold til foreløpig regnskapsstandard for behandling av skatt, er negative midlertidige forskjeller og positive midlertidige forskjeller som reverseres eller kan reverseres i samme periode utlignet og nettoført.

Bevegelse i utsatt skatt

	Konsern	Belships
Utsatt skatt 31. desember 1995	25 303	27 213
Utsatt skatt Gibson Gas Tankers Ltd	2 921	0
Endring utsatt skatt rederibeskatningsselskaper (RBS)	-12 288	-10 850
Endring utsatt skatt andre selskaper	-11 716	-11 575
Utsatt skatt 31. desember 1996	4 220	4 788

Årets skattemessige resultat for Belships ASA

Resultat før skattekostnad	-20 091
Gevinster overført til RBS	-26 734
Endring midlertidige forskjeller, ikke overført RBS	23 891
Permanente forskjeller/annet	-7 904
Mottatt konsernbidrag	1 822
Årets skattemessige resultat	-29 016

Rederibeskatning

Midlertidige forskjeller i rederibeskatningsselskapene utgjorde NOK 36,4 mill. pr. 31. desember 1996. Nåverdien av skatten er satt til null. Det er kostnadsført NOK 116 406 i tonnasskatt.

9 Belships (Far East) Shipping (Pte) Ltd

Belships fordring på USD 3,5 millioner er i tidligere år nedskrevet i sin helhet i selskapsregnskapet, da det er usikkert om Belships (Far East) vil kunne tilbakebetale skyldig beløp. Nedskrivningen er eliminert på konsernnivå.

Som redegjort for i tidligere årsrapporter forhandler selskapet med myndighetene i Norge og Singapore om beskatningsstedet for Belships (Far East). Utfallet av forhandlingene er ennå ikke avgjort, men ytterligere betalbare skatter forventes ikke å bli påført selskapet.

10 Pensjonsforhold

De ansatte i selskapet er tilknyttet en egen pensjonskasse. Pr. 31. desember 1996 var i alt 30 nåværende ansatte tilknyttet tjenstepensjonsordningen. I tillegg omfatter tjenstepensjonsordningen 8 tidligere ansatte.

Tjenstepensjonsordningen er definert som en «netto ordning» som frigjør selskapets forpliktelser fra eventuelle endringer i folketrygdens forpliktelser. Selskapet har på bakgrunn av ny regnskapsstandards definisjon for skille mellom ytelsesplaner og tilskuddsplaner, valgt å behandle tjenstepensjonsordningen som en ytelsesplan. Selskapets juridiske forpliktelse vil ikke være påvirket av en slik regnskapsmessig behandling.

I tillegg har selskapet pensjonsforpliktelser som utbetales over egen drift. Dette gjelder førtidspensjoner, pensjon til tidligere styremedlemmer og pensjon til personer som av forskjellige årsaker ikke er tatt opp i tjenstepensjonsordningen. Det er 24 personer som er omfattet av disse ordningene.

Selskapets pensjonsordning er overfinansiert. Overfinansieringen er vurdert og det er i regnskapsføringen forutsatt at all overfinansiering vil kunne utnyttes.

Årets pensjonskostnad er beregnet av uavhengig aktuar.

På bakgrunn av utviklingen i rentenivået siste år og i samsvar med anvisning fra Oslo Børs er forutsetningene nedenfor benyttet. Forutsetningene er ikke endret fra tidligere år.

Forutsetninger

	Konsern	Belships
Diskonteringsrente	7,00%	7,00%
Fremtidig lønnsregulering	3,30%	3,30%
Pensjonsregulering/ G-regulering	2,50%	2,50%
Avkastning på pensjonsmidler	8,00%	8,00%
Beste estimat på avkastning 1996	8,00%	8,00%
Gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid (31.12.96/31.12.95)	19,94 år/17,75 år	18,87 år/16,76 år
Frivillig avgang før/etter 45 år	2% / 0%	2% / 0%

Sammensetning av konsernets netto pensjonskostnad

	Konsern	Belships
	1996	1996
Nåverdi av årets pensjonsopptjening (inkludert arbeidsgiveravgift)	792	974
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 174	1 659
Avkastning på pensjonsmidler	-963	-1 644
Netto pensjonskostnad	1 003	989

Sammensetning av konsernets netto pensjonsforpliktelse

	Konsern		Belships	
	31.12.96	31.12.95	31.12.96	31.12.95
Brutto pensjonsforpliktelse	19 549	18 722	27 011	25 805
Pensjonsmidler	-12 857	-12 188	-22 018	-20 732
Faktisk og balanseført netto pensjonsforpliktelse	6 692	6 534	4 993	5 073

11 Andeler i kommandittselskaper (konsern)

Følgende selskaper er inntatt etter bruttometoden:

	Western ¹⁾				Totalt
	Belstar KS 80%	Bell KS 50%	Belgrace KS 63%	Belanina KS ¹⁾ 30%	
Resultat	-5 271	-1 980	2 546	2 136	-2 569
Omløpsmidler	7 081	879	9 965	2 401	20 326
Anleggsmidler	110 819	0	60 394	0	171 213
Kortsiktig gjeld	10 524	1 708	10 785	354	23 371
Langsiktig gjeld	91 032	0	41 137	0	132 169
Ansvarskapital	96 000	51 000	73 710	9 000	229 710
Innbetalt kapital	48 000	20 400	50 668	5 250	124 318
Ikke innbetalt kapital	48 000	30 600	23 042	3 750	105 392

K/S A/S Belocean er ikke inkludert i oppstillingen ovenfor da investeringen er vurdert som uvesentlig i konsernsammenheng. All ansvarskapital i K/S A/S Belocean er innbetalt.

¹ Skipene som selskapene eide ble solgt i 1996. Pantegjelden på skipene ble gjort opp samtidig. Gjenværende ansvarskapital i disse selskapene er derfor i realiteten null.

12 Egenkapital

Selskapets 14 483 000 aksjer pålydende NOK 2,- var pr. 31. desember 1996 fordelt på 736 aksjonærer.

Egenkapitalbevegelse 1996

	Aksjekapital	Reservefond	Tilbake- føringsfond	Disposisjons- fond/konsern reserve	Egenkapital
Belships					
Balanse 31. desember 1995	27 158	192 923	12 726	152 693	385 500
Emisjoner 1996	1 808	25 764	0	0	27 572
Resultat 1996	0	234	0	2 100	2 334
Fra tilbakeføringsfond	0	0	-12 726	12 726	0
Mottatt konsernbidrag	0	0	0	1 822	1 822
Avsatt utbytte	0	0	0	-4 345	-4.345
Balanse 31. desember 1996	28 966	218 921	0	164 996	412 883
Konsern					
Balanse 31. desember 1995	27 158	192 923	12 726	113 183	345 990
Emisjoner 1996	1 808	25 764	0	0	27 572
Resultat 1996	0	234	0	17 925	18 159
Fra tilbakeføringsfond	0	0	12 726	12 726	0
Avsatt utbytte	0	0	0	-4 345	-4 345
Justering kostpris aksjer	0	0	0	854	854
Balanse 31. desember 1996	28 966	218 921	0	140 343	388 230

Opsjoner

Styrets medlemmer og de ansatte har rett til å få kjøpe i alt 310 000 aksjer i Belships. 167 000 aksjer kan kjøpes til kurs 32,- frem til 19. mai 1997, mens de resterende 143 000 aksjene kan kjøpes til kurs 26,- frem til 23. mai 1998.

Fullmakt til aksjemisjon

Styret fikk på generalforsamlingen 9. mai 1996 fullmakt til å utstede 4 mill. nye aksjer. Ved ervervelsen av Gibson Gas Tankers Ltd ble det utstedt 904 000 aksjer som delbetaling til selger. Pr. 31. desember er det følgelig en ubenyttet fullmakt på 3 096 000 aksjer. Fullmakten gjelder frem til neste generalforsamling.

Revisors beretning

Til generalforsamlingen i Belships ASA

Vi har revidert årsoppgjøret for Belships ASA for 1996 som viser et overskudd på kr. 2 334 000 for morselskapet og et overskudd på kr. 18 159 000 for konsernet. Årsoppgjøret, som består av styrets beretning, resultatregnskap, balanse, kontantstrømanalyse, noter og konsernoppgjør, er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør.

Vår oppgave er å granske selskapets årsoppgjør, regnskaper og behandlingen av dets anliggender for øvrig.

Vi har utført revisjonen i henhold til gjeldende lover, forskrifter og god revisjonsskikk. Vi har gjennomført de revisjonshandlinger som vi har ansett nødvendige for å bekrefte at årsoppgjøret ikke inneholder vesentlige feil eller mangler. Vi har kontrollert utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene og vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, de skjønsmessige vurderinger som er foretatt av ledelsen, samt innhold og presentasjon av årsoppgjøret. I den grad det følger av god revisjonsskikk har vi gjennomgått selskapets formuesforvaltning og interne kontroll.

Styrets forslag til anvendelse av årets overskudd og egenkapitaloverføringer tilfredsstillende de krav aksjeloven stiller.

Etter vår mening er årsoppgjøret gjort opp i samsvar med aksjelovens bestemmelser og gir et forsvarlig uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling pr. 31. desember 1996 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapskikk.

ARTHUR ANDERSEN & CO.

Morten Drake

Statsautorisert revisor

Oslo, 8. april 1997

Administrasjonens rapport

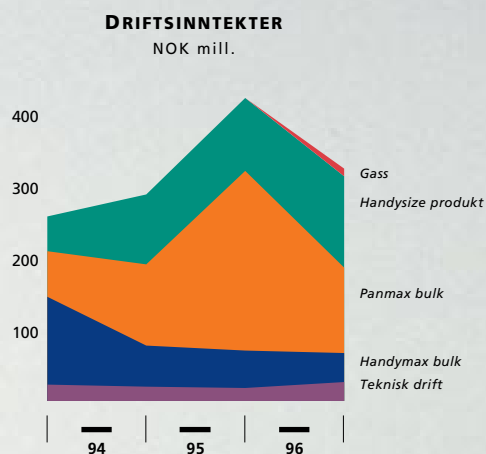
1996 var preget av et sterkt fallende tørrlastmarked.

Ratene for panmax tok seg imidlertid opp igjen mot slutten av året. Inntjeningen for produkttank har vært god bortsett fra et noe skuffende høstmarked.



Belships resultat for 1996 er preget av et svakt bulkmarked, men samtidig viser det at Belships strategi om en mer diversifisert portefølje er riktig. I 1996 representerte produkt-tank 40% av driftsinntektene og nærmere 60% av driftsresultatet. Panmax bulk utgjorde 38% av driftsinntektene, mens handymax bulk som for få år siden var Belships hovedaktivitet, stod for 13%.

Sammensetningen av Belships-flåten har endret seg vesentlig gjennom året ved at store investeringer er foretatt innen produkt-tank og gass. Ved årets slutt var bokført verdi på egne skip over NOK 900 mill., mens den tilsvarende verdien ved inngangen til året var ca. NOK 490 mill.



Handysize produkttank

NOK mill.	1996	1995	1994
Fraktinntekter på T/C-basis	124,9	100,1	97,0
Driftsresultat	11,5	3,8	-0,5
Eide skip (pr. 31.12.)	2,2	1,4	0,4
T/C-skip	3	3	3

Handysize produkttankskip er på mellom 30 000 og 50 000 dwt og er beregnet på frakt av raffinerte petroleumsprodukter og vegetabiliske oljer foruten enkelte kjemikalier. Etterspørselssiden er relativt syklisk, men med underliggende jevn vekst. OECD-landenes etterspørsel etter petroleumsprodukter er viktigste drivkraft i markedet, dessuten får den jevne etterspørselsveksten i Asia stadig større betydning også for dette segmentet.

Første del av året opplevde man høy etterspørsel og gode rater både i Atlanterhavsområdet og i Asia. Den tradisjonelle sommerstillheten i Atlanterhavsmarkedet fortsatte lenger enn forventet utover høsten. Mot slutten av året tok imidlertid dette markedet seg opp igjen. Asiamarkedet holdt seg mer stabilt gjennom året. På tilbudssiden er segmentet preget av en moderat tilvekst i en flåte som består av en forholdsvis stor andel eldre skip. Belships er aktiv i begge de to geografiske hovedmarkedene, men med et tyngdepunkt i Atlanterhavsmarkedet.

Belships strategi de senere årene har vært å posisjonere seg for en oppgang i markedet. Den viktigste suksessfaktor er «timing»; at man klarer å gå inn og ut av markedet til riktig tid med både eiet og innbefraktet tonnasje. Siden vårt kjøp av M/T Belgrace i 1993 har T/C-markedet for denne skipstypen steget fra ca. 10 000 til 14 000 USD pr. dag.

Innen produkttank ble 1996 et svært aktivt år for Belships. Den 16. februar kunne nybygget M/T Belanja starte sin første reise etter å ha avsluttet to måneders oppgraderingsarbeider og konvertering til IMO III kjemikalietanker. I april overtok vi M/T Beltrader, et produkttankskip på 40 500 dwt. bygget i Jugoslavia i 1983. Kjøpsprisen var USD 13,8 mill. I august ble det forhandlet frem salg av M/T Belanina, som er bygget i 1979. Salgsprisen var USD 8,5 mill. Skipet var kjøpt ett år tidligere for USD 7,8 mill. I desember ble det sammen med andre investorer ferdigforhandlet kjøp av tre OBO-skip, M/S Belguardian, M/S Belgallantry og M/S Belgreeting, alle på 43 500 dwt og bygget i 1987. Kjøpsprisen var USD 13,3 mill. pr skip. Belships har hatt skipene på timecharter eller management siden levering i 1987. Skipene ble levert nydokket og nyklasset og er eiet av et felles selskap, Belobo Shipping Ltd, hvor Belships deltar med 20 %.

I første halvår 1996 hadde Belships to russiskeide skip på timecharter til gjennomsnittlig USD 10 000 pr dag.

I juli ble certepartiet for ett av skipene fornyet for 9+6+6 måneder i vår opsjon. I august ble det tatt inn to T/C-skip for en periode på 12+12+12 måneder i vår

opsjon til en T/C-hyre på ca USD 12 000 pr. dag stigende til USD 12 500 pr. dag for det tredje året.

M/T Belanja har siden levering i februar gjennomført 10 reiser i spotmarkedet hovedsakelig med enklere kjemikalier som f.eks. metanol. Inntjeningen gjennom året har vært ca. USD 13 500 pr. dag. Skipet har hatt noen innkjøringsproblemer både med hovedmotoren og lastepumpene, men etter garantidokkingen i slutten av året synes problemene nå å være løst. Driftsutgiftene har vært USD 6 500 pr. dag, som er vesentlig høyere enn et normalår. Vi forventer noe høyere driftsutgifter enn normalt også i 1997. Skipets inntjening har vist en stigende trend.

M/T Belgrace har i hele 1996 vært sluttet på timecharter til vel USD 14 000 pr. dag. Skipets driftsutgifter har vært USD 5 600 pr. dag mot ca. USD 5 000 i 1995. Skipet skal dokkes i løpet av våren 1997.

M/T Beltrader har siden levering i april vært sluttet på timecharter til USD 13 750 pr. dag. Skipet ble dokk satt i Spania i oktober til en kostnad på USD 580 000. I forbindelse med nødvendig posisjonering og gjennomføring av dokkingen ble skipet tatt ut av certepartiet og sluttet i spotmarkedet til en vesentlig lavere rate. Skipets driftsutgifter eks. dokking har i 1996 vært USD 5 400 pr. dag.

De tre OBO-skipene har alle siden levering i desember vært sluttet spot i tankmarkedet.

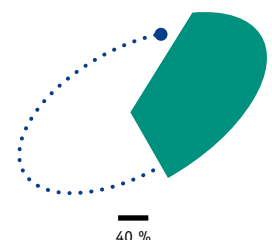
I tillegg til løpende driftsutgifter blir resultatregnskapet for skipene belastet med avsetning for fremtidige dokkekostnader med USD 500 - 750 pr. skip pr. dag.

Resultatmessig var første halvår svært godt for vår produkttank-aktivitet. I siste halvdel av året var resultatene vesentlig svakere, dels på grunn av den svake utviklingen i Atlanterhavsmarkedet utover høsten og dels som et resultat av at fire av skipene ble dokket. Samlet sett ble likevel resultatet innenfor produkttank i 1996 tilfredsstillende.

Det er selskapets oppfatning at betingelsene innen produkttank fortsatt er gode. Det er en forholdsvis moderat nybyggingstakt med ca 5,5 mill. dwt tilsvarende 10 % av flåten i ordre. (Kilde: Clarkson). Dette sett i sammenheng med utviklingen i Asia og OECD-landene gjør at Belships fortsatt har tro på et relativt godt produkttank-marked.



ANDEL AV
TOTALE DRIFTSINTEKTER



Panmax bulk

NOK mill.	1996	1995	1994
Frakttinntekter på T/C-basis	119,3	250,4	110,0
Driftsresultat	-1,2	21,7	6,2
Skipsdøgn	2 200	3 200	1 900
Fraktet volum (mill. tonn)	2,6	3,9	2,3

Panmaxskip har lastekapasitet mellom 50 000 og 80 000 dwt. De fleste nyere skip i dette segmentet er over 70 000 dwt. Panmax bulkskip er i all hovedsak standardskip, med liten grad av spesialisering. Verdens panmax tørrlastflåte er råvaretransportører. Varene som transporteres er kull, jernmalm og andre mineraler foruten korn. I dette ligger at hoveddrivkreftene i markedet er industriens etterspørsel etter slike råvarer samt verdens kornhandel.

Etter et sterkt marked for panmax tørrlastskip i 1995 ble markedsutviklingen gjennom 1996 dramatisk forverret. Dette illustreres ved at Baltic Freight Index (BFI) fra årets begynnelse og frem til september falt med 34%. Utover høsten utviklet markedet seg igjen positivt, og BFI endte ved årets utgang på samme nivå som ved starten av året. Fallet i etterspørselen skyldes i hovedsak uvanlige forhold i verdens kornhandel og en redusert stålproduksjon i Europa og Japan, noe som reduserte behovet for kull og jernmalm. Samtidig avtok veksten i flere asiatiske land noe. Oppgangen mot slutten av 1996 skyldtes at stålproduksjonen i Europa og Japan igjen tok seg opp, samtidig som kornhandelen økte vesentlig. På tilbudssiden var markedet preget av en nettotilvekst av tonnasje på ca. 2%.

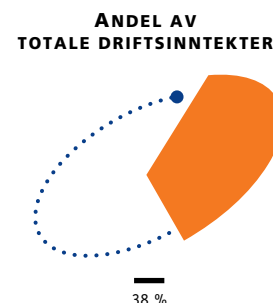
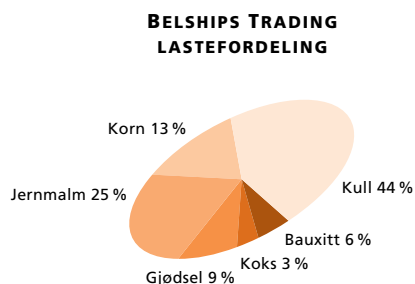
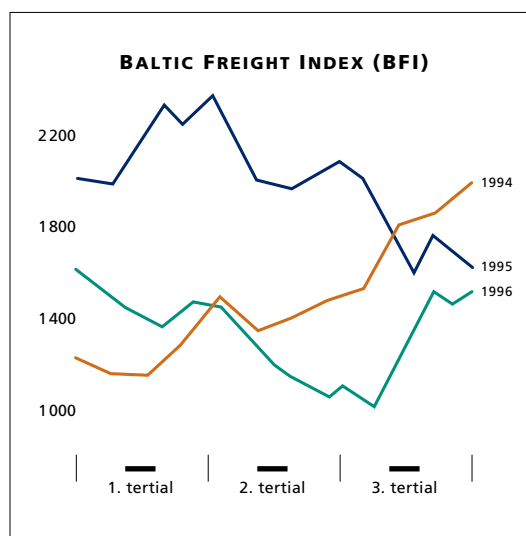
Ved inngangen til 1996 var Belships Trading posisjonert med overvekt av lastekontrakter i forhold til innleide skip, da det var forventet et ytterligere fall i markedet. Endel kontraktspartnere reduserte imidlertid lastevolumet vesentlig, mens andre utsatte skipningene til 1997. Dette resulterte i tapt fortjeneste og redusert aktivitet. Markedet var i 1996 for øvrig preget av mindre forutsigbarhet enn vanlig, noe som også bidro til at man valgte å legge seg på et lavere aktivitetsnivå. I tillegg gir et lavt marked naturlig lavere omsetningstall og lavere tradingmarginer.

Vi har gjennom året jevnlig operert 5 - 8 skip. Antall skipsdøgn gikk ned fra ca. 3 200 i 1995 til ca. 2 200 i 1996. Totalt fraktet Belships Trading ca. 2,6 mill tonn i 1996 mot ca. 3,9 mill tonn året før. Resultatet var i de første to tertialene ikke tilstrekkelig til å dekke administrasjonskostnadene, mens driften i siste tertial ga et mindre overskudd.

Selskapet tok i september 1996 en lastekontrakt for 1997 på et svakt marked. Markedet styrket seg imidlertid mot slutten av året og den sterke utviklingen ser foreløpig ut til å holde seg. Det ble derfor i slutten av 1996 tatt inn to T/C-skip som motvekt til den samme kontrakten.

Belships Trading tror på et fast marked i første halvår 1997, da det forventes høy korneksport fra Brasil og Argentina og en generell, stor sesongmessig aktivitet for kull og malm. Det forventes videre en vesentlig økning i antall nybygg som leveres i løpet av året. Dette vil trolig medføre et svekket marked i annet halvår, men erfaringene fra slutten av 1996 viser at det skal lite til for å endre balansen i panmax-markedet.

Vi vil søke å ta inn skip på kortere perioder (4 - 6 måneder) for første halvår 1997. I tillegg vil vi benytte det sterke markedet til å forhandle lastekontrakter med påbegynnelse i annet halvår. Belships Trading forventer et større lastevolum og et høyere aktivitetsnivå i 1997 enn året før.



Handymax bulk

NOK mill.	1996	1995	1994
Fraktinntekter på T/C-basis	42,3	36,3	57,0
Driftsresultat egne skip	6,7	15,9	17,3
Andel WBS	-2,0	12,3	-1,1
Eide skip	1,8	1,3	2,3
T/C-inntjening USD/dag	8 700	12 700	10 200

Handymax tørrlastskip har lastekapasitet på mellom 35 000 og 50 000 dwt. Skipene frakter råvarer som kull, jernmalm og andre mineraler samt korn, dessuten halvfabrikata som stål, sement, gjødning og tømmer. Etterspørselsutviklingen dette segmentet er derfor nært knyttet til den generelle økonomiske utvikling i verden, og i særlig grad til veksten i de nylig industrialiserte land.

Asia representerer det viktigste markedet for verdens handymax tørrlastflåte. Den høye økonomiske veksten i denne regionen har gjennom det meste av 90-tallet gitt en jevn økning i etterspørselen. I 1996 falt imidlertid markedet for handymax tørrlastskip gjennom det meste av året og nådde i oktober det laveste nivået siden den langvarige krisen i tørrlast på 1980-tallet. Helt mot slutten av året tok ratene seg noe opp igjen. I gjennomsnitt falt inntjeningen i spotmarkedet med ca 25 % i forhold til 1995. Den store nedgangen skyldes en kombinasjon av svak vekst i Europa og Japan, reduserte skipningsdistanser og en tilvekst av ny tonnasje på ca. 4 % ifølge Clarkson Research

Belships eksponerte seg frem til begynnelsen av 1990-årene som et tilnærmet reindyrket handysize tørrlastrederi. De senere årene har selskapet diversifisert sterkt, og vil for fremtiden konsentrere sin handymax bulk-virksomhet gjennom den strategiske eierandelen på 23,5 % i Western Bulk Shipping (WBS). Western Bulk er en av verdens fremste aktører innenfor handymax tørrlast.

Det svake markedet satte sitt preg på resultatene i WBS i 1996. Selskapets resultat etter skatt ble negativt med NOK 8,3 mill mot positivt NOK 49,5 i 1995.

I februar tok Belships levering av nybygget M/S Belnor på 47 600 dwt. Skipet har siden levering vært beskjeftiget i Western Bulk og oppnådde en gjennomsnittlig dagsrate på USD 9 120. Teknisk sett har skipet fungert meget godt med driftsutgifter på vel USD 3 000 pr dag.

M/S Belstar har i 1996 hatt en inntjening i Western Bulk på vel USD 8 500 pr dag. Skipet har ikke hatt off-hire i løpet av året og driftsutgiftene har vært ca USD 3 400 pr dag. M/S Belstar er planlagt dokksatt i løpet av høsten 1997.

M/S Belnor og M/S Belstar vil fra og med 1. januar 1997 være sluttet på T/C til Western Bulk til henholdsvis USD 9 350 og USD 9 000 pr. dag.

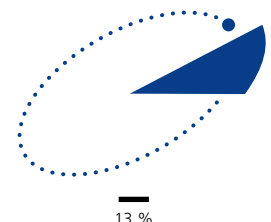
M/S Western Bell seilte i Western Bulk frem til skipet ble solgt med levering i oktober. Salget gav Belships en regnskapsmessig gevinst på NOK 11,6 mill.

I tillegg til løpende driftsutgifter er resultatregnskapet for skipene belastet med avsetning for fremtidige dokkekostnader med ca. USD 400 pr. skip pr. dag.

Til tross for betydelig opphugging av eldre skip forventes en fortsatt vekst i handymax-flåten i 1997. Det forventes også en vekst på etterspørselssiden, og dermed bedre samsvar mellom tilbud og etterspørsel i 1997. På grunn av «tonnasje-overhengen» fra 1995/96 vil det imidlertid ta noe tid før etterspørselsveksten slår ut i vesentlig bedre rater.



**ANDEL AV
TOTALE DRIFTSINNTEKTER**



Gasstank

NOK mill.	Desember 1996
Frakttinntekter på T/C-basis	6,5
Driftsresultat egne skip	1,3
Eide skip (pr. 31.12.)	5

Mindre gasskip (under 10 000 cbm. lastekapasitet) frakter industri- og petroleumsgasser som butan, propan, etylen etc. over korte og mellomlange strekninger. Etterspørselen i dette segmentet styres først og fremst av de generelle forhold i verdensøkonomien, men også av tilfeldige og marginale tilpasninger innen kjemisk industri.

I desember gjennomførte Belships oppkjøp av 60% av aksjene i det skotske rederiet Gibson Gas Tankers Ltd. (GGT). Selger var et datterselskap av svenske SE-Banken, som også beholdt de resterende 40%. Selskapet eier fem gasskip i størrelse fra 2 200 cbm. til 8 400 cbm. Skipene ble i forbindelse med transaksjonen verdsatt til ca. USD 62 mill. Selskapets netto verdi ble satt til USD 25 mill.

Kjøpet ble finansiert ved at Belships betalte USD 2,1 mill. kontant, opptok et ansvarlig lån på USD 8,6 mill. og utstedte Belshipsaksjer rettet mot selger for tilsvarende USD 4,3 mill.

GGT er et fullt integrert rederi med administrasjon i Edinburgh. Selskapet har ni ansatte. I tillegg er det åtte ansatte i et heleiet datterselskap i Sri Lanka, som forestår bemanning av skipene med unntak av britiske offiserer. Fra 1. januar 1997 ledes selskapet av Egil R. Berntsen, som de siste 13 årene har bygget opp og ledet Belships driftselskap i Singapore, NSSM.

De fem skipene er alle semikjølte, som innebærer at gassen fraktes fullt nedkjølt under trykk,

slik at den blir i flytende form. Det største skipet, M/T Norgas Teviot, har en frysekapasitet ned til -104 grader Celcius og kan dermed laste Etylen. De øvrige fire skipene har en frysekapasitet ned til -48 grader Celcius.

M/T Norgas Teviot (8 405 cbm) er sluttet på timecharter til Norwegian Gas Carriers (NGC) frem til sommeren 1997 til USD 390 000 pr måned. Skipet blir hovedsakelig operert i Fjerne Østen.

M/T Traquair (6 616 cbm) er sluttet på timecharter for hele 1997 til USD 245 000 pr. måned med tillegg av «profit-sharing» utover dette.



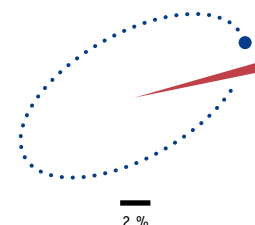
M/T Lanrick og M/T Ettrick (3 215 cbm) er begge sluttet på timecharter for hele 1997 til henholdsvis USD 222 000 og USD 215 000 pr måned. Høsten 1996 avsluttet GGT en lang juridisk prosess mot leverandøren av hovedmotorene til de to skipene, som er bygget i 1992 og 1991. Resultatet ble at leverandøren må bekoste nytt maskineri og installasjon i begge skipene. Dette arbeidet ble gjennomført for M/T Ettrick i mars 1997 med godt resultat. Tilsvarende arbeid vil bli utført for M/T Lanrick i løpet av sommeren. Det forventes at hvert skip vil være off-hire i ca. 40 dager i forbindelse med verkstedsoppholdet.

M/T Quentin (2 280 cbm) har hittil i 1997 vært sluttet på et kort certeparti til en rate som gir positivt driftsresultat.

Markedet for mindre gass-skip svekket seg fra slutten av 1995 og det tilhørende T/C-markedet stabiliserte seg først i løpet av høsten 1996. Vi mener derfor at Belships er kommet inn i dette segmentet på et gunstig tidspunkt og forventer en rate- og verdistigning etter hvert som markedet strammer seg til. For 1997 forventer vi imidlertid et fortsatt stabilt marked.



ANDEL AV TOTALE DRIFTSINTEKTER



Teknisk drift

NOK mill.	1996	1995	1994
Inntekter	19,9	18,1	20,0
Driftsresultat	3,3	3,4	6,6
Antall skip (gjennomsnitt)	18	18	19

Selskapene Northsouth Shipmanagement (NSSM) i Singapore og Belships Management i Oslo representerer gruppens teknisk maritime ekspertise. På samme måte som Belships for øvrig fokuserer på produkttank og tørrlast, har driftsselskapene bygget opp kompetanse på teknisk maritim drift innenfor samme segmenter. Rollefordelingen mellom de to selskapene er at NSSM står for den daglige driften av skipene og bemanning av utenlandsk mannskap, mens Belships Management har ansvar for forsikringsiden og bemanning av skandinaviske offiserer.

Belships har som målsetting å tilfredsstille selskapets kunder samt og oppfylle gjeldende regelverk fullt ut. Dette oppnås ved å arbeide for kvalitet i alle ledd. NSSM har i flere år vært ISO 9002-sertifisert og var også tidlig ute med å oppfylle den såkalte SEP-miljøstandarden (Safety, Enviroment and Pollution) til Det Norske Veritas.

I 1996 er ytterligere tre skip gitt SEP-standard, og dermed har ni skip under selskapets drift slik tildeling. I 1997 vil de øvrige skip under NSSM-drift få SEP/ISM-standard.

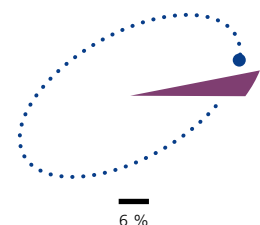
I tillegg til Belships egne skip forestår NSSM teknisk maritim drift av skip også for andre rederier. Mens selskapet hadde en portefølje på 19 skip ved årets begynnelse, var det 17 skip i porteføljen ved årets slutt. NSSM har også den tekniske oppfølging av i alt seks nybygg. Disse vil inngå i NSSMs portefølje etter hvert som de leveres de kommende to årene

De fleste av NSSMs offiserer og mannskap er rekruttert fra Filippinene. NSSM benytter dessuten offiserer fra India, Kroatia og Kina. Handymaxskipet M/S Belnor var i 1996 det første NIS-registrerte skip med en fullstendig kinesisk besetning.

Ingen av skipene under NSSMs drift hadde alvorlige ulykker i 1996.



**ANDEL AV
TOTALE DRIFTSINNTEKTER**



Nøkkeltall konsern

NOK 1 000		1996	1995	1994
Resultatregnskap				
	Driftsinntekter	314 201	422 389	287 966
	Driftsresultat før salgsgevinster skip	11 117	48 832	17 399
	Driftsresultat	25 721	48 832	57 080
	Resultat før skatter	-4 636	36 387	63 052
	Årets resultat	18 159	28 201	52 069
Balanse				
	Omløpsmidler	143 132	127 660	122 410
	Anleggsmidler	1 079 872	662 630	557 784
	Sum eiendeler	1 223 004	790 290	680 194
	Kortsiktig gjeld	134 574	67 735	75 365
	Langsiktig gjeld (eks. utsatt skatt)	645 159	351 262	304 491
	Utsatt skatt	4 220	25 303	18 663
	Minoritetsinteresser	50 821	0	894
	Egenkapital	388 230	345 990	280 781
	Sum gjeld og egenkapital	1 223 004	790 290	680 194
Likviditet				
1	Likvide midler pr. 31. desember	108 066	93 752	92 260
2	Kontantstrøm	19 557	58 860	83 960
	Rentekostnader	-28 841	-13 890	-19 769
3	Rentedekningsgrad	0,84	3,62	4,19
4	Likviditetsgrad	%	106,36	188,47
5	Overskuddsgrad	%	7,68	11,90
Kapital				
	Aksjekapital pr. 31. desember	28 966	27 158	23 158
	Egenkapitalandel	%	31,74	43,78
6	Totalkapitalrentabilitet	%	2,54	6,78
7	Egenkapitalrentabilitet	%	5,43	9,00
Nøkkeltall aksjer				
	Børskurs pr. 31. desember	NOK	21,00	25,75
	Antall aksjer pr. 31. desember	14 483 000	13 579 000	11 579 000
	Antall aksjer, snitt	13 640 000	11 900 000	11 520 500
	Resultat pr. aksje *)	NOK	1,33	2,37
	Kontantstrøm pr. aksje	NOK	1,43	4,95
	Utbytte pr. aksje	NOK	0,30	0,55
	Kurs/fortjeneste forhold	15,77	8,86	5,70
	Kurs/kontantstrøm forhold	14,65	4,24	3,53

*) Det er ikke beregnet utvanningseffekt av de utstedte opsjonene da det anses for lite sannsynlig at disse vil bli erklært

- 1 Bankinnskudd og obligasjoner
- 2 Årets resultat + av- og nedskrivninger + endring utsatt skatt-minoritetsinteresse
- 3 Resultat før skatt + rentekostnader / Rentekostnader
- 4 Omløpsmidler i prosent av kortsiktig gjeld
- 5 Resultat før skatt + rentekostnader / Driftsinntekter
- 6 Resultat før skatt + rentekostnader / Gjennomsnittlig totalkapital
- 7 Årets resultat / Gjennomsnittlig egenkapital

Analytisk informasjon

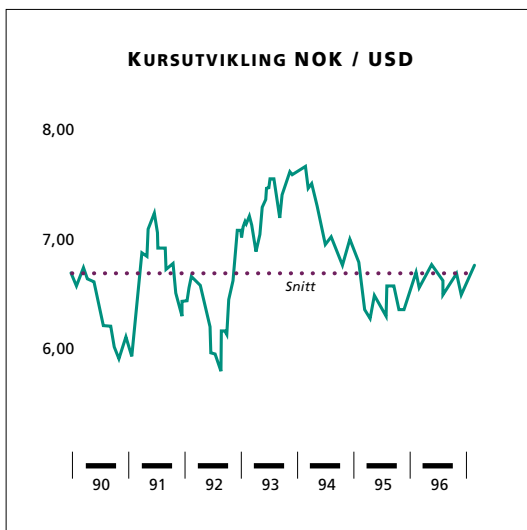
VALUTA

Belships forretningsmessige valuta er USD, dvs. at både verdiskapning og kostnader hovedsakelig er i denne valuta. Selskapet foretar ikke valutadisposisjoner for å eliminere effekten av kurssvingningene mellom USD og NOK.

Skipenes verdier vurderes i USD og finansieres i samme valuta. To av GGTS skip er imidlertid finansiert i GBP gjennom UK-leaseavtaler. GBP-forpliktelsene er valutasikret mot USD frem til høsten 1997, da skipene planlegges refinansiert i USD.

Selskapets pantegjeld blir ved årets slutt omregnet til NOK til høyeste av opptrekkskurs og årsavslutningskurs. Dette medfører en regnskapsmessig korreksjon for urealisert valutatap eller -gevinst. Det er etter gjeldende regnskapsregler ikke anledning til å foreta motsvarende regulering av skipenes verdi.

Basert på den aktivitet Belships hadde i 1996 vil en endring i USD-kursen på +/- 10% i forhold til årsavslutningskursen på 6,45 få følgende effekt på driftsresultatet og balanseverdiene:



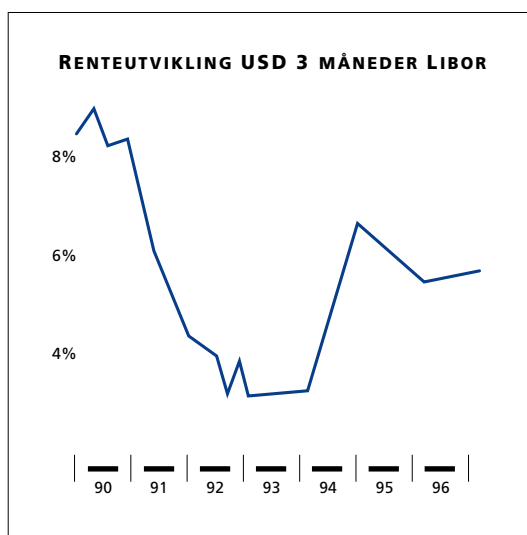
NOK mill.	Handysize produkttank	Panmax bulk	Handymax bulk	Gass	Teknisk drift	Totalt
Endring driftsresultat	2,2	0,1	1,9	0,1	0,3	4,6
Endring verdi skip	25,9	0	25,2	39,9	0	91,0
Endring verdi pantegjeld	16,5	0	22,5	27,3	0	66,3
Netto endring skip - pantegjeld	9,4	0	2,7	12,6	0	24,7

RENTESIKRINGSPROFIL

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år >	Totalt
USD 1 000	62 877	4 165	0	6 600	29 134	102 776
% av total	61%	4%	0%	7%	28%	

RENTER

Belships pantelån er i utgangspunktet basert på en flytende USD-rente, LIBOR. For å eliminere effekten av svingninger i rentemarkedet, har selskapet i utstrakt grad benyttet rentesikrings-instrumenter.





MARKEDSVERDIER

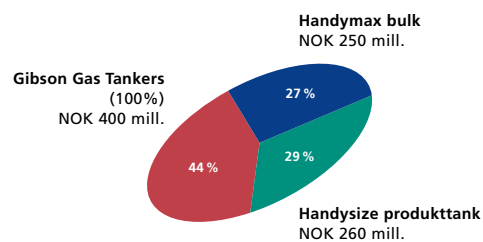
Verdien på selskapets skip bestemmes av utviklingen i annenhåndsmarkedet. For Belshipsflåten vil en 10% endring i markedsverdiene tilsvare ca 90 millioner kroner.

I 1996 har Belships foretatt skipsinvesteringer for i alt NOK 501,7 mill, samt solgt skip til en verdi av NOK 78,4 mill.

Den økte belåningen gjør at Belships egenkapitalandel i forhold til total investert kapital er redusert fra 43,8% i 1995 til 31,7% i 1996. En økt gjeldsgrad gjør at selskapets egenkapitalavkastning i større grad blir påvirket av svingninger i markedsverdiene.



ANSLÅTT MARKEDSVERDI FOR BELSHIPSFLÅTEN



Aksjonærforhold



AKSJONÆRPOLITIKK

Belships ønsker å oppnå en riktigst mulig prising av selskapets aksje gjennom en effektiv og lønnsom forvaltning av selskapets ressurser. En konkurransedyktig avkastning skal oppnås gjennom verdistigning på selskapets aksjer og utbetaling av utbytte som står i forhold til selskapets resultater og fremtidsutsikter. Belships arbeider for at selskapets aksje skal være et interessant og konkurransedyktig investeringsalternativ for såvel norske som internasjonale investorer. Selskapet holder Oslo Børs, aksjemarkedet og aksjonærer løpende orientert gjennom delårsrapporter, årsrapporter og meldinger om viktige hendelser. Belships gjennomfører dessuten jevnlig presentasjoner for investorer. Belships anser tidsmessig og nøyaktig informasjon som en forutsetning for at aksjen skal kunne oppnå en prising som reflekterer selskapets underliggende verdier og fremtidsutsikter.

Ved aksjekapitalforhøyelse med utstedelse av nye aksjer mot kontant betaling, vil selskapets aksjonærer ha en fortrinnsrett til nytegning. Styret vil foreslå rettede emisjoner eller utstedelse av aksjer som oppgjør i forbindelse med investeringer kun når dette ivaretar eksisterende aksjonærers langsiktige interesse.

AKSJEKAPITALEN

Belships aksjekapital er på kr. 28 966 000 fordelt på 14 483 000 aksjer pålydende kr 2,00. Aksjekapitalen i Belships har de siste årene hatt utvikling som vist i tabellen nedenfor.

Styret fikk på generalforsamlingen 9. mai 1996 fullmakt til å utstede 4 mill. nye aksjer. I forbindelse med kjøp av 60% av aksjene i gassrederiet Gibson Gas Tankers Ltd, ble det i 1996 emittert 904 000 aksjer mot Anchor Holding Plc, et datterselskap av SE-banken. Emisjonen skjedde til kurs NOK 30,50 pr aksje. Anchor Holding ble etter emisjonen fjerde største aksjonær med eierandel på vel 6%.

RISK

I 1992 ble det for å unngå dobbeltbeskatning innført et system som regulerer aksjenes inngangsverdi ved salg, og således påvirker salgsgevinst eller tap. Denne justeringen kalles RISK.

For Belships er det etablert følgende RISK-beløp:

1992	0,00 kroner
1993	-0,50 kroner
1994	-0,55 kroner
1995	0,82 kroner
1996	-0,30 kroner (estimert)

Beløpene gjøres gjeldende pr. 1. januar året etter.

UTVIKLING I AKSJEKAPITALEN

År	Type endring	Beløp	Aksjens pålydende	Antall aksjer	Aksjekapital
1935	Stiftet	1 650 000	100,00	16 500	1 650 000
1968	Fondsemisjon	1 650 000	100,00	33 000	3 300 000
1989	Aksjesplitt	0	10,00	330 000	3 300 000
1991	Fondsemisjon 1:1	3 300 000	10,00	660 000	6 600 000
	Aksjesplitt 5:1	0	2,00	3 300 000	6 600 000
1993	Fondsemisjon 1:1	6 600 000	2,00	6 600 000	13 200 000
	Rettede emisjoner	9 724 000	2,00	11 462 000	22 924 000
1994	Rettet emisjon	234 000	2,00	11 579 000	23 158 000
1995	Rettet emisjon	4 000 000	2,00	13 579 000	27 158 000
1996	Rettet emisjon	1 808 000	2,00	14 483 000	28 966 000



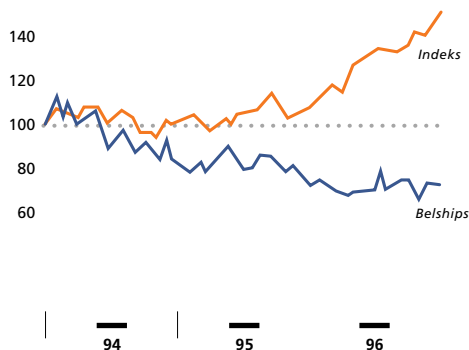
KURSVIKLING OG LIKVIDITET

Belships-aksjen har gjennom året ikke hatt den samme positive utvikling som shippingindeksen på Oslo Børs. Kursen pr. 31. desember 1996 var NOK 21, tilsvarende kursen ved årets begynnelse. Aksjen har imidlertid hatt en vesentlig bedre likviditet enn året før. I løpet av 1996 ble det omsatt ca. 6,5 mill. aksjer tilsvarende 45% av totale antall aksjer. Dette er nesten 100% av det antall som ikke er eiet av hovedaksjonærene, da disse i liten grad har omsatt aksjer i 1996.

Det vil være en prioritert oppgave å gjøre Belships-aksjen til et mer attraktivt investeringsalternativ.

År	Omsetning i mill. kroner	Omsetning i antall aksjer	Antall transaksjoner	Omsatt antall børsdager
1992	1,3	22 000	48	38 av 249
1993	293,4	7 748 000	2 057	180 av 252
1994	143,7	4 681 000	1 351	221 av 253
1995	65,6	2 694 000	761	192 av 251
1996	138,7	6 489 000	797	211 av 250

**KURSVIKLING BELSHIPS-AKSJEN
RELATERT TIL OSLO BØRS SHIPPINGINDEKS**



AKSJONÆRSTRUKTUR

De 20 største aksjonærene i Belships pr. 31.12.96

		Antall aksjer	Andel av aksjekapitalen
1	Sonata A/S	3 791 065	26,17%
2	A/S Jasto	2 158 952	14,90%
3	A/S Consensio	1 223 289	8,44%
4	Anchor Holding Plc.	939 000	6,48%
5	Tidinvest AS	303 116	2,09%
6	Aksjefondet G-Invest	275 000	1,89%
7	Otto Grieg Tidemand	253 681	1,75%
8	Hakon-Gruppen A/S	250 000	1,72%
9	Aksjefondet G-Kapital	227 500	1,57%
10	Alfred Berg Aksjespar	220 000	1,51%
11	Jeanette Basely	208 800	1,44%
12	Plural AS	174 500	1,20%
13	Hegermanns Legat	150 000	1,03%
14	Analyseinvest AS	145 240	1,00%
15	Aksjefondet G-Aksjespar	130 000	0,89%
16	Atalanta A/S	123 000	0,85%
17	Vesta Forsikring AS	109 500	0,76%
18	Lærdal Finans AS	105 000	0,72%
19	Sparebanken Vest	100 000	0,69%
20	Meierbrukets Pensj.kasse	100 000	0,69%

Sum 20 største aksjonærer 10 987 643 75,79%

Samlet disponerer familiene Grieg Tidemand og Stove Lorentzen ca. 56% av aksjene. Ved utgangen av 1996 hadde selskapet 736 aksjonærer. Av disse har 13 aksjonærer adresse utenfor Norge. Tilsvarende antall for 1995 var 742 og 12.



Skjerpede krav

bedrer sikkerhet og miljø



Den tid da shipping var en uregulert næring og rederne kunne opptre etter eget ønske er over. Skipsfartsnæringen er

i ferd med å bli en gjennomregulert bransje – særlig på områdene miljø og sikkerhet. Det kommer stadig nye regler, en del av dem som direkte følge av alvorlige skipsulykker de seneste årene.

Et paradoks er i denne situasjonen slående: Den økte reguleringen gjør at de gode rederiene blir bedre, mens skip og rederier som representerer størst risiko driver sin virksomhet i stor grad upåvirket av regelendringer. På den annen side gjør oppmerksomheten omkring sikkerhet og miljø at dette blir viktige konkurransemidler for seriøse rederier.

Et skjerpet regelverk er ikke bare et skipsfartsfenomen, men en utvikling man ser innenfor flere bransjer: Fri konkurranse skjer innenfor klarere definerte rammer, der hensikten er å sikre at konkurransen ikke går på bekostning av sikkerhet og samfunnsinteresser.

Et særtrekk ved skipsfarten er at den er en global virksomhet. Dermed møter skipsfarten et stadig mer komplisert sett av regelverk på ulike nivåer. Samtidig vokser det frem et økende behov for en koordinering og standardisering av de reglene som skipsfarten reguleres av.

De regler internasjonal skipsfart må forholde seg til kan inndeles slik:

- Regelverk fastsatt av kunder
- Nasjonale bestemmelser
- Regelverk fastsatt av klasseselskapene
- Internasjonale regler

KUNDENS REGLER

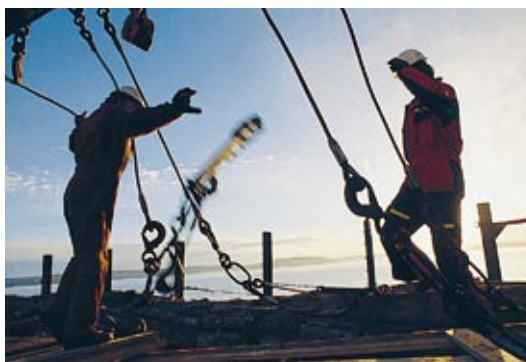
Kunder som fastsetter regler kan f. eks. være lasteeiere eller terminaloperatører. Slike regler er ofte uklare og blir heller ikke alltid håndhevet fullt ut. De kan være bestemmelser om maksimal alder på skip, utstyr om bord eller skipets standard.

Det er særlig for tankskip man møter omfattende regelverk fra kundene. Det kan være vanskelig å holde oversikt over de forskjellige kravene. Man kan oppleve at kunden har delegert myndigheten så langt at et skip kan få godkjenning hos et oljeselskap i London, men blir avvist ved det samme selskapets terminal i New Orleans.

De forskjellige oljeselskapene bruker ikke samme standarder og systemer for inspeksjoner. Videre vil kommersielt press ofte føre til at oljeselskapene velger å «glemme» sine egne regler. Dette skaper en uoversiktlig situasjon som lett fører til usikkerhet og unødvendige merkostnader for rederiet. Det er derfor tatt til orde for en standardisering av kundenes godkjenningsprosedyrer. En slik standardisering vil være besparende for alle parter, uten at det går på bekostning av sikkerheten.

SÆRLIG TANKSKIP MØTER
OMFATTENDE REGELVERK
FRA SINE KUNDER

GLOBAL
VIRKSOMHET –
KOMPLISERT
REGELVERK



NASJONALE BESTEMMELSER

HAVNESTATEN

Et sentralt eksempel på nasjonal lovgivning er den amerikanske Oil Pollution Act, også kalt OPA-90, som tar sikte på å forebygge og begrense forurensning fra skip. Et annet eksempel er regler for håndtering av vann brukt som ballast. Stadig flere land innfører forbud mot tømning av forurenset ballastvann. Som en følge av dette vil det etter hvert bli vanskelig å operere og selge skip som ikke har separate ballast-tanker.

OPA 90

Den amerikanske føderale loven Oil Pollution Act kom som en direkte følge av Exxon Valdez-katastrofen i Alaska. Den er en såkalt minimumslov, d.v.s. at de enkelte delstatene i USA kan innføre regelverk som er strengere og går lenger enn OPA-90.

OPA-90 er et godt eksempel på at en nasjonal lov kan få omfattende følger for den internasjonale skipsfartsnæringen. De umiddelbare konsekvensene for rederiene av OPA-90 var:

- Nye skip må ha dobbelt skrog.
- Behov for å investere i mer sikkerhetsutstyr på eksisterende skip.
- Eldre skip må tas tidligere ut av drift.
- Høyere forsikringskostnader.
- Kostnader ved mer omfattende beredskapsopplegg.
- Ubegrenset økonomisk ansvar for rederiet ved forurensning.

I land med et skille mellom føderal og regional lovgivning, som f. eks. i USA, må rederiet forholde seg både til det føderale regelverket og til reglene som gjelder spesielt for regionen eller delstaten.

Miljø- og sikkerhetsområdet er et felt med økende oppmerksomhet over hele verden, ikke minst i de land som er i en industrialiseringsfase og hvor skipstrafikken er høy. Det er derfor all grunn til å anta at nasjonale reguleringer vil øke i omfang, og dermed i vesentlig grad påvirke rammebetingelsene for internasjonal skipsfart.



FLAGGSTATEN

Nasjonale bestemmelser kan også være regler som et land innfører for skip som seiler under landets flagg. Det er ingen grunn til å legge skjul på at en reder som velger å la sine skip seile under et anerkjent kvalitetsflagg, som for eksempel det norske, pådrar

seg høyere kostnader enn en reder som seiler under flagget til et land med få miljø- og sikkerhetsregler og minimal håndheving.

På den annen side er det grunn til å understreke at de fleste seriøse rederier ønsker å ta denne kostnaden. Grunnen er at man ser på det å seile under et kvalitetsflagg og de forpliktelser det medfører på sikkerhets- og miljøområdet, som en investering i tillit og gode kunde-relasjoner og dermed økt lønnsomhet på lengre sikt.

Kontrollen med flaggstatens regler blir i stor grad delegert til anerkjente classeselskaper, fordi det er upraktisk at hvert enkelt land skal bygge opp egne verdensomspennende nett av inspektører.

KLASSESELSKAPENE

Klasseselskapene, som f.eks. Det Norske Veritas og Lloyds' Register, spiller en viktig rolle for å sikre at seilende skip er sjødyktige og i forskriftsmessig stand. Deres tradisjonelle oppgave er å sertifisere at et skip er i en slik stand at det kan forsikres. Dette ivaretas først og fremst gjennom tekniske krav, som f. eks. minimumskrav til skrogstyrke. For å sikre at kravene innfris gjennomfører selskapene regelmessige inspeksjoner.

For å ha nødvendig integritet er de fleste klasseselskapene selveiende institusjoner. Imidlertid er det hard konkurranse også mellom klasseselskapene, og fristelsen til å la redernes interesser gå foran de sikkerhetsmessige hensynene er til stede. På slutten av 80-årene var dette blitt et problem, ikke bare i forhold til opinion og myndigheter, men også for forsikrings-selskapene, som var i ferd med å miste tiltroen til klasseselskapene. Deres kontrollarbeid var også blitt vanskeliggjort av en aldrende flåte, dårlig vedlikehold og av mange nye aktører i bransjen. For å motvirke dette, besluttet de seriøse klasseselskapene å styrke «The International Association of Classification Societies» (IACS), som var dannet i 1968. Målsettingen er at et medlemskap i IACS skal sees som «Commitment to high quality». IACS har derfor gjennomført en rekke tiltak for å sikre omforente fellesstandarder på viktige områder for sikkerheten. Eksempler er «Enhanced Survey Program», og de seneste regler for bulkskip. Se egen ramme på neste side.

Som nevnt har klasseselskapene også hatt ansvaret for kontrollen med at flaggstatenes regelverk blir fulgt. Usikkerheten omkring kvaliteten på klasseselskapenes arbeide mot slutten av 80-tallet, samt manglende oppfølging fra flere flaggstater, gjorde at mange redere

IACS
UTARBEIDER
MINIMUMS-
REGLER OG
KONTROLLERER
AT DISSE
FØLGES

SIKKERHET I TØRRLAST

På begynnelsen av nittitallet opplevde man flere tilfeller av at tørrlastskip enten forsvant sporløst eller fikk store strukturelle skader. Dette skjedde hovedsakelig med eldre skip, men også flere skip bygget på åttitallet sank og adskillige menneskeliv gikk tapt.

Klasseselskapene reagerte raskt ved å etablere et utvidet inspeksjonsprogram for tørrlastskip. Dette programmet omfattet blant annet måling av ståltykkelser og grundige inspeksjoner av skipets bærende strukturer. Programmet er siden stadig skjerpet.

Dette arbeidet ser ut til å ha gitt resultater. Havarier og nestenulykker som følge av svikt i skroget og bærende deler er betydelig redusert.

IMO og klasseselskapene har de siste årene satt sikkerhet for tørrlastskip på agendaen. Blant annet er det bestemt at alle bulkskip som kontraheres etter juli 1998 må ha tilstrekkelig styrke til å kunne tåle at ett av lasterommene, uansett hvilket, fylles med vann. Vanligvis blir slike bestemmelser kun gjort gjeldende for nye skip. Imidlertid har organisasjonen for klasseselskapene (IACS) overraskende foreslått at en variant av dette kravet skal innføres også for eldre bulkskip. Det er foreslått at eksisterende bulkskip skal modifiseres, slik at de skal kunne tåle at fremre lasterom fylles med vann. Det er foreslått at skip eldre enn 15 år skal modifiseres innen år 2003, mens nyere skip må få dette utført innen den tredje regelmessige inspeksjon av et klasseselskap.

Hva dette pålegget vil bety av kostnader for verdens bulkflåte, og for Belships, er foreløpig uklart. Det er imidlertid grunn til å tro at dette ikke vil kreve mer arbeid, tid og kostnader enn man kan forsvare. Satt opp mot et stort antall tapte liv i ulykker med tørrlastskip, er dette en sak hvor klasseselskapene etter Belships oppfatning fortjener full støtte.

gjennom dårlig vedlikehold ikke oppfylte sine forpliktelser til internasjonale regler. Dette har ført til at mange havnestater har styrket sine egne kontroller av anløpende skip. Denne havnestat-kontrollen er forankret i det internasjonale regelverket som et supplement til flaggstatkontrollen.

INTERNASJONALE REGLER

Skipsfarten er den mest globale av alle verdens næringer. Sjøretten har alltid hatt som siktemål å skape likeartet praksis over hele verden, ofte fordi man har manglet internasjonale konvensjoner. Siden midten av forrige århundre er det utviklet et stort antall slike konvensjoner som regulerer verdens skipsfart.

I dag er FNs skipsfartsorganisasjon, IMO den sentrale drivkraften i det internasjonale arbeidet for å styrke sikkerheten og miljøarbeidet til sjøs. IMO har initiert internasjonale standarder for radiokommunikasjon og redningstjeneste, spesialregler for containerfart, tørrlast, gasskip og andre typer skipsfart. Dessuten har IMO drevet frem standarder for bemanning, opplæring og rutiner om bord på skipene. I alt administrerer IMO om lag 40 internasjonale konvensjoner og overenskomster. Organisasjonens arbeide har resultert i at tallet på ulykker til sjøs har gått kraftig ned og oljeutslippene er mer enn halvert over en tiårs periode.

ISM OG STCW

IMOs siste bidrag til en bedring av sikkerheten til sjøs er innføringen av det såkalte ISM-regelverket; International Safety Management Code, som ble introdusert i 1993. Dette regelverket blir obligatorisk for tilnærmet all internasjonal skipsfart fra 1. juli 1998. ISM-reglene er en standard for ledelse og drift av skip for å hindre ulykker og forurensning. Alle rederier må etter disse reglene ha et sikkerhetsstyrings-system (Safety Management System – SMS) på plass.

Sikkerhet og miljø på havet handler ikke bare om tekniske krav til skipene og rutiner om bord. Det handler like mye om kunnskaper og holdninger hos sjøfolkene og på land. Dette er grunnlaget for konvensjonen om trening, sertifisering og vakthold – den såkalte STCW. Denne konvensjonen blir med jevne mellomrom oppdatert, siste revisjon ble foretatt i 1995 og gjelder fra februar 1997. Hovedpunktene i STCW er at skipene må tilfredsstillende standarder for:

- Sertifisering av kaptein og dekksmannskap.
- Sertifisering av maskinromsbesetning.
- Sertifisering av radiopersonell.
- Spesielle krav til opplæring på ulike typer skip.
- Håndtering av krisesituasjoner, sikkerhet, behandling av syke og skadde samt overlevelsesprosedyrer.
- Vaktholdsrutiner og hvileperioder.

For Belships innebærer STCW at vår opplæring av mannskap legges opp etter denne standarden. Om bord har vi et ansvar for at alle sertifikater er i orden og at de nødvendige rutiner er innført som en del av dagliglivet på skipet.

IMO ER SENTRAL
DRIVKRAFT I
ARBEIDET
FOR Å STYRKE
SIKKERHET
OG MILJØARBEID
TIL SJØS

STCW –
KONVENSJONEN
OM TRENING,
SERTIFISERING
OG VAKTHOLD

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

IMOs regelverk «International Safety Management code» – ISM- blir obligatorisk for all internasjonal skipsfart fra 1. juli 1998. Alle rederier må etter disse reglene ha et eget sikkerhetsstyrings-system (Safety Management System – SMS). Både driftsselskapet og skipet må tilfredsstille kravene, inspeksjon foretas av klaseselskap eller annen myndighet godkjent av skipets flaggstat.

Hovedkravene i SMS er at selskapet og skipet utvikler, setter ut i livet og vedlikeholder:

- 1 Retningslinjer for sikkerhet og forebygging av forurensning.
- 2 Instruksjer og prosedyrer for sikker drift av skipet.
- 3 Klare ansvars- og myndighetsforhold samt kommunikasjonslinjer mellom skip og land.
- 4 Prosedyrer for rapportering av ulykker og avvik.
- 5 Prosedyrer for forberedelse og håndtering av nødsituasjoner.
- 6 Prosedyrer for interne revisjoner og tilbakemelding til ledelsen.

Belships driftsselskap NSSM var svært tidlig ute i arbeidet med systemer for sikkerhetsstyring. Selskapet ble ISO-sertifisert og oppnådde DNVs SEP-standard allerede i 1993, som det første driftsselskapet i Singapore. DNVs SEP-system samsvarer med prinsippene i ISM. Ved utgangen av 1996 hadde ni skip under NSSMs drift ISM-sertifisering, mens de øvrige vil bli sertifisert i god tid før fristen 1. juli 1998.

GMDSS

IMO har også introdusert et globalt system for varsling av nødsituasjoner til havs. Dette systemet, Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS, sørger for å koordinere radiokommunikasjonen mellom en havarist, redningsmyndigheter i land og skip i nærheten. Dessuten skal systemet sikre at viktig informasjon blir raskt tilgjengelig. IMO har satt en frist til 1. februar 1999 for innføring av GMDSS. Alle Belships nyere skip har allerede installert dette systemet, mens rederiets eldre skip vil bli oppgradert innen fristen.

NØDVENDIG UTVIKLING

Som det fremgår er ikke lenger shipping en uregulert næring. Reguleringen av internasjonal skipsfart har skutt fart særlig de seneste årene. Dette har vært en nødvendig utvikling, ikke minst for å gjøre næringen så sikker som mulig og minimalisere miljøskadene. Samtidig gjør tilveksten av nye regler på ulike nivåer, at hverdagen blir adskillig mer komplisert både for rederiene og for de myndigheter som skal håndheve reglene.

Selv om det i denne globale næringen fortsatt er en del redere og skip som ignorerer reglene, og slipper unna med det, er det all grunn til å tro at skipsfarten stadig blir sikrere og at miljø-ødeleggelsene blir færre og mindre omfattende.

Belships har stor tro på at det er lønnsomt å ligge i forkant av denne utviklingen. Økt fokus på sikkerhet og miljø vil redusere våre totale kostnader gjennom færre skader og ulykker. Dessuten vil økt sikkerhet gi mindre inntektsreduserende off-hire. I tillegg vil kvalitet og sikkerhet i stigende grad bli et viktig konkurransemiddel.

BELSHIPS VAR
TIDLIG UTE I
ARBEIDET MED
SYSTEMER FOR
SIKKERHETS-
STYRING



Flåteoversikt

Pr. 31. desember 1996 Skip	Eierandel	Bygge år	DWT	Beskjeftigelse	Tilbake- levering
PRODUKTTANK / OBO					
M/T Belanja	49%	1995	28 500	Spot	
M/T Belgrace	63%	1984/87	40 900	T/C til 08/97	
M/T Beltrader	49%	1983	40 520	T/C til 06/97	
M/S Belguardian	20%	1987	43 500	Spot	
M/S Belgallantry	20%	1987	43 500	Spot	
M/S Belgreeting	20%	1987	43 500	Spot	
GASS					
M/T Lanrick	60%	1992	3 215 ¹⁾	T/C til 12/97	
M/T Ettrick	60%	1991	3 215 ¹⁾	T/C til 11/97	
M/T Norgas Teviot	60%	1989	8 405 ¹⁾	T/C til 08/97	
M/T Traquair	60%	1982	6 616 ¹⁾	T/C til 01/98	
M/T Quentin	60%	1977	2 280 ¹⁾	T/C til 04/97	
HANDYMAX BULK					
M/S Belnor	100%	1996	47 600	T/C til Western Bulk	
M/S Belstar	80%	1992	43 400	T/C til Western Bulk	
PRODUKTTANK, INNBEMFRAKTET TONNASJE					
M/T Mekhanik Yuryev		1986	29 900	Spot	08/97 ²⁾
M/T Mekhanik Ilchenko		1986	29 900	Spot	08/97 ²⁾
M/T Yevgeniy Titov		1986	28 810	T/C til 04/98	04/98
SKIP UNDER KOMMERSIELT MANAGEMENT					
M/T Magnolia		1983	84 656	T/C til 07/97	

- 1 Kapasitet i kubikkmeter
2 + opsjon 2 x 12 måneder

Skip eiet gjennom Western Bulk Shipping ASA er ikke inntatt i flåtelisten.
Belships Trading (panmax) har pr. 31. desember 1996 ingen skip innbefraktet med varighet utover 12 måneder.

Antall skip

Type	Eiet tonnasje	Innbefraktet tonnasje	Kommersielt management	Disponibel flåte
Handysize produkttank	1,6	3,0	1,4	6,0
OBO	0,6		2,4	3,0
Gass	3,0		2,0	5,0
Handymax bulk	1,8		0,2	2,0
Aframax			1,0	1,0
Totalt	7,0	3,0	7,0	17,0

Organisasjon

BELSHIPS ASA

STYRE

Asbjørn Larsen, <i>styreformann</i>	2 500 aksjer
Sverre Jørgen Tidemand	4 638 792 aksjer
Stein Erik Hagen	275 330 aksjer
James Stove Lorentzen jr.	2 839 642 aksjer
Åsmund Simonsen	10 588 aksjer

LEDELSE

Sverre Jørgen Tidemand, *adm. direktør*
Jo Eric von Koss, *finansdirektør*

ØKONOMI / REGNSKAP

Osvald Fossholm, *økonomisjef*
Espen Grepperud, *regnskapssjef*

BELSHIPS TRADING AS

(PANMAX BULK)

Einar Skogstad, *adm. direktør*
Arthur C. Knudtzon, *befraktningssjef*

BEFRAKTNING

Anders Zorn
Ingrid Nyheim

OPERASJON / REGNSKAP

Tor Lauritzsen, *operasjonssjef*
Dag Storheill
Ove B. Staurset, *regnskapssjef*

BELSHIPS TANKERS AS

(HANDYSIZE PRODUKT)

Stein H. Runsbeck, *befraktningssjef*

BEFRAKTNING

Per S. Kleppe

OPERASJON / REGNSKAP

Tor Lauritzsen, *operasjonssjef*
Dag Storheill
Ove B. Staurset, *regnskapssjef*

BELSHIPS MANAGEMENT AS

(FORSIKRING / MANNSKAP)

Odd Chr. Krohn, *assuransesjef*
Tore Jan Sandboe, *mannskapssjef*

NORTHSOUTH SHIPMANAGEMENT PTE LTD

(TEKNISK DRIFT, SINGAPORE)

James Stove Lorentzen jr., *adm. direktør*
Yap Soon Huat, *teknisk sjef*
Shripad Gajanan Tole, *kvalitet og sikkerhet*
Anthony Sng, *økonomisjef*

BELSHIPS TANKERS FAR EAST PTE LTD

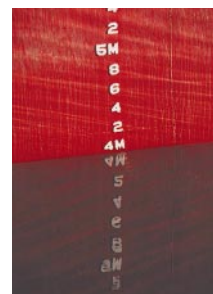
(TANK, SINGAPORE)

Terje Schau, *befraktningssjef*

GIBSON GAS TANKERS LTD.

(GASS, EDINBURGH)

Egil Berntsen, *adm. direktør*
Andrew Niven, *befraktningssjef*
Stuart Rae, *økonomisjef*



Vedtekter

Vedtatt på konstituerende generalforsamling 7. oktober 1935 med forandringer senest på styremøte 27. november 1996.

- §1 Selskapets navn er Belships ASA.
- §2 Selskapets forretningskontor er i Oslo.
- §3 Selskapets formål er å drive skipsfart, formidling av befraktning og kjøp og salg av skip, offshorevirksomhet, deltagelse i leting etter og produksjon av petroleum, industri og handel samt deltagelse i selskaper av enhver art med lignende formål.
- §4 Selskapets aksjekapital er NOK 28 966 000,- fordelt på 14 483 000 aksjer à NOK 2,-, fullt innbetalt og lydende på navn.
- §5 Selskapets styre består av fra 3 - 7 medlemmer, eventuelt med varamenn, etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velger selv hvert år sin formann. Selskapet tegnes av to av styrets medlemmer i forening og av administrerende direktør alene, dersom han er medlem av styret.
Styret kan meddele prokura.
Administrerende direktør ansettes av styret.
- §6 Den ordinære generalforsamling skal behandle:
1. Fastsettelse av resultatregnskap og balanse.
 2. Anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd i henhold til fastsatt balanse samt utdeling av utbytte.
 3. Valg av styre og fastsettelse av dets godtgjørelse.
 4. Valg av revisor og fastsettelse av dennes godtgjørelse.
 5. Andre saker som i henhold til lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Ekstraordinær generalforsamling holdes når styret finner det påkrevet.

- §7 Selskapets aksjer skal være registrert i Verdipapirsentralen. Utbytte sendes til dem som er registrert som aksjeeiere den dagen utbyttet blir fastsatt. I innkalling til generalforsamling kan det bestemmes at de aksjeeiere som ønsker å delta i generalforsamlingen, selv eller ved fullmektig, må melde seg hos selskapet innen en frist på inntil to dager før generalforsamlingen med oppgave over hvor mange aksjer de representerer, eventuelt hvem som møter som fullmektig og med hvor mange aksjer.



1	Dette er Belships
1	Virksomhetsområder
1	Hovedtall
2	Styrets beretning

Hovedregnskap	
6	Resultatregnskap 1. januar - 31. desember
7	Balanse pr. 31. desember
8	Kontantstrømanalyse
9	Regnskapsprinsipper
10	Noter til regnskapet
15	Revisjonsberetning

16	Administrasjonens rapport
18	Handysize produkttank
19	Panmax bulk
20	Handymax bulk
21	Gass
22	Teknisk drift

23	Nøkkeltall
-----------	-------------------

24	Analytisk informasjon
26	Aksjonærforhold
28	Skjerpede krav bedrer sikkerhet og miljø
34	Flåteoversikt
35	Organisasjon
36	Vedtakter

Ordlister

Belships i 1996

- Stabilt marked for produkttank
- Svakt tørrlastmarked, men oppgang for Panmax mot slutten av året
- Stor investeringsaktivitet
- Aktiv omstilling til produkttank
- Kjøp av 60% av Gibson Gas Tankers Ltd

FINANSIELL KALENDER

- 14. mai: Generalforsamling
- 15. mai: Aksjene noteres eks. utbytte
- 29. mai: Utbetaling av utbytte
- 5. juni: Resultat for 1. tertial
- 2. oktober: Resultat for 2. tertial

Ordliste

Befrakter

Leietaker av skip

Biffex

Baltic International Freight Futures Exchange (London) – Børs for omsetning av futures-kontrakter basert på indeksen for bulkfraktrater (BFI)

Bulk

Tørrlast, som f.eks. korn, kull, malm eller stål

Capesize

Skip over 80 000 dwt

Certeparti

Avtale om leie av skip

Charterhyre

Kostnader ved å leie et skip

Driftskostnader

Mannskapsutgifter og alle utgifter forbundet med skipets tekniske drift, inkl. forsikring

Dwt

Dead weight tons – den største vekt et skip kan bære av last og beholdninger

Fraktinntekter på T/C-basis

Fraktinntekter fratrukket reiseavhengige kostnader som laste- og losseutgifter, bunkers, etc.

Handymax

Skip mellom 35 000 og 50 000 dwt

Handysize

Skip mellom 10 000 og 50 000 dwt

LPG-skip

Skip for føring av flytende gass nedkjølt til minus 45 grader Celsius
LPG (Liquified petroleum gas)

OBO

Skip for føring av olje og oljeprodukter, samt tørre bulkvarer som korn, kull og malm (Oil-Bulk-Ore)

Off-hire

Når et skip er midlertidig ute av drift i henhold til vilkårene i det relevante certeparti, med tap av avtalt leie som en konsekvens

Operatør

Innehaver av en fraktkontrakt med avskiper av last, og/eller disponent av tonnasje

Panmax

Skip mellom 50 000 og 80 000 dwt

Pool

Samseilingsavtale mellom flere skipseiende selskaper/redere

Produkt

Raffinerte oljeprodukter

Spot-marked

Markedet for skip i løsfart

Time charter

Certeparti hvor befrakter leier et bemannet og driftsklart skip for en avtalt (T/C) tidsperiode

WBC-poolen

De skip som disponeres av Western Bulk Carriers som operatør

**Belships ASA**

Lilleakerveien 4
Postboks 23 Lilleaker
0216 Oslo
Telefon 22 52 76 00
Telefax 22 52 77 90
Telex Oslo 76050
Internett <http://hugin.sol.no/BEL/>
Foretaksnummer 930776793

Northsouth Shipmanagement Pte Ltd

78 Shenton Way
Hex 31-02
Singapore 079120
Telefon +65 225 3538
Telefax +65 225 3425
Telex RS 56198 Norso

Gibson Gas Tankers Ltd

11 John's Place
Leith, Edinburgh EH6 7EL
Telefon +44 131 554 4466
Telefax +44 131 554 3843
Telex 727492

Belships

- Innholdsfortegnelse
- Presentasjon av selskapet
- Oppsummering av 1996
- Nøkkeltall
- Styrets beretning
- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømsanalyse
- Noter til regnskapet
- Aksjonærforhold



BELSHIPS



ÅRSRAPPORT 1996

Arssrapport CD

HUGIN <http://hugin.sol.no>

industri, handel og finans

Bank og forsikring

Industri, handel og finans

Shipping