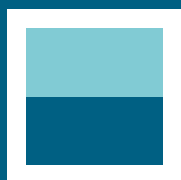




Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



Årsrapport 2020



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2020

Årsrapport

1. Innledning
2. Covid-19
3. Næringspolitikk
 - Internasjonalt samarbeid*
 - Klima og miljø*
 - Nasjonalt*
4. Arbeidsgiversaker
5. Kompetanse
6. Beredskap
7. Bærekraftsrapportering
8. Organisasjon

1. Innledning

2020 startet med optimisme hos mange av Rederiforbundets medlemmer som har opplevd årevis med dårlige markeder. Men i mars snudde Covid-19 alt på hodet - globalt og i Norge. På få uker var verden stengt ned og arbeidssituasjonen for ansatte og medlemmer i Rederiforbundet ble endret. De enorme utfordringene knyttet til mannskapsskifte og smitte blant sjøfolk vil stå igjen som en av næringens mest krevende utfordringer på mange år.

På generalforsamlingen 31. mars 2020 ble det valgt nytt styre. I den forbindelse ble det gjort en gjennomgang av forbundets strategi «NR 2025». Målene i strategien ligger fast, men NRs Styre har satt opp tre særskilte prioriteringer i styreperioden frem mot 2022 i tillegg til håndteringen av koronapandemien.

Hovedprioriteringene NRs Styre jobber etter er;



Takket være et svært godt samspill mellom NRs Styre, administrasjonen, gruppestyrer, råd og utvalg og medlemmene direkte har Rederiforbundet kommet godt gjennom et ekstraordinært år.

2. Covid-19

Covid-19 pandemien har preget skipsfarten sterkt gjennom fjoråret. Rederiforbundet har siden mars 2020 arbeidet tett opp mot myndighetene for å oppnå hensiktsmessige tilpasninger i smittevernregelverket og annet regelverk som er nødvendig for å ivareta næringens hensyn. Forbundets arbeid i tidlig fase for å inkludere næringen på listen over samfunnskritisk virksomhet var viktig for å bli omfattet av blant annet særskilte karantenerogler for arbeidsreiser. Hyppige endringer i regelverket, og manglende høringer i forkant av endringer, har vært svært kompliserende. Det har vært lagt ned et betydelig arbeid i informasjon og rådgivning til medlemmene om smittevernregelverket, samt tariff- og arbeidsrettslige spørsmål knyttet til dette.

Bistand i omstillingsprosesser

Vesentlige deler av den maritime næringen har vært gjennom betydelige omstillinger i et krevende marked. Det var i 2020 en svært stor etterspørsel fra medlemmene om bistand i omstillings-, permitterings- og nedbemanningssaker. Det var også en økning i saker for domstolene. Mange virksomheter har allerede vært gjennom flere runder med omstilling, noe som fører til økning i komplekse problemstillinger.

Dialog med myndighetene

For å møte utfordringene næringen har stått i, i forbindelse med mannskapsbytter rundt omkring i verden, etablerte forbundet tidlig en egen dialog inn mot Utenriksdepartementet for å ta i bruk utestasjonene og de eksisterende mekanismene som håndterte konsulærsakene. Etter hvert ble et eget Covid-19 maritimt team etablert i UD. Forbundet har hatt ukentlige møter med Næringsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet og Utenriksdepartementet for å diskutere og jobbe med utfordringene næringen står i nasjonalt og internasjonalt.

Medlemsundersøkelser om konsekvensene av pandemien

Rederiforbundet har i 2020 gjennomført flere undersøkelser blant medlemmene. Effekten av koronapandemien har gitt kraftig omsetningsnedgang i alle rederisegmenter. Til nå har rederiene mistet over hver fjerde krone av omsetningen sin.

Alle rederier opplever operasjonelle utfordringer som følge av pandemien. Mannskapsbytter er svært krevende i store deler av verden. Testregimer er forskjellige, og en stor andel av rederiene har valgt å utvide kontrakter med eksisterende mannskap fordi de ikke kommer seg hjem.

Karantene- og testsenter Manila

Senteret åpnet i full drift 1. oktober. Formålet med initiativet var å redusere utfordringene med smitte fra filippinske sjøfolk og også oppnå smidigere mannskapsbytter internasjonalt. Senteret følger strenge smittevernrutiner som er basert på medisinske råd og anbefalinger fra norske helsemyndigheter.

Ti medlemsbedrifter ble med i løpet av 2020, og nærmere 1 000 sjøfolk var innom senteret. Senteret har fått stor oppmerksomhet fra myndighetsrepresentanter nasjonalt og internasjonalt og ble i november auditert av Bureau Veritas, og

derigjennom anerkjent av SG Star Fund som et «Safe Crew» senter. Dette gir mer fleksibilitet i forbindelse med mannskapskifter i Singapore. Det norske treningscenteret, NTC Manila, har ansvaret for driften av senteret.

Sjøforsikring

Som følge av pandemien har Rederiforbundet i løpet av året forhandlet nye standard Communicable disease clauses med Cefor (The Nordic Association of Marine Insurers). Målet vårt var å sikre den beste standarddekningen i forsikringsmarkedene ved havarier, tap og forsinkelser som følge av smittsom sykdom.

3. Næringspolitikk

INTERNASJONALT SAMARBEID

Internasjonalt strategisk samarbeid

Rederiforbundet engasjerer seg aktivt i våre internasjonale interesseorganisasjoner, på alle nivåer. Forbundets president Paul-Christian Rieber ble valgt inn som styremedlem i ECSA sommeren 2020, mens tidligere president i forbundet Lasse Kristoffersen, ble valgt som visepresident i ICS våren 2019. Prioriterte saker i ECSA inkluderer arbeid rettet mot EUs grønne vekststrategi (green deal), Brexit-prosessen, samt Covid-19-relaterte saker. Viktige saker i ICS inkluderer IMOs klimaarbeid, Covid-19-relaterte saker inkludert utfordringer knyttet til gjennomføring av mannskapsbytter samt handel, proteksjonisme og markedsadgangsproblematikk.

Brexit

Brexit har vært en viktig sak for Rederiforbundet gjennom 2020. I forhandlingene om en fremtidig avtale mellom Norge og Storbritannia mener Rederiforbundet at det er viktig å videreføre dagens regime for samhandling mellom landene så langt det er mulig. Det er samtidig viktig at Norge får på plass en avtale med Storbritannia som er minst like god som avtalen som EU og Storbritannia ble enige om ved utgangen av 2020.



NORGES REDERIFORBUND HAR I SAMARBEID MED FLERE MEDLEMSREDERI ETABLERT ET KARANTENE- OG TESTSENTER PÅ MANILA. FOTO: NTC MANILA.



ADMINISTRERENDE DIREKTØR I NORGES REDERIFORBUND HARALD SOLBERG OG STATSMINISTER ERNA SOLBERG UNDER LANSERINGS AV NRS KLIMASTRATEGI. FOTO: REDERIFORBUNDET.

Markedsadgang

Markedsadgangsspørsmål er et viktig område for Rederiforbundet. Som største anløpsland utenfor Europa, og et viktig offshore- og havvindmarked, følger vi tett med på regelverks- og politikktutviklingen i USA. Endringsforslag knyttet til Jones Act har opptatt administrasjonen også i 2020. Et forslag som ville kunne stramme inn adgangen til å kunne utføre tunge installasjoner på amerikansk sokkel ble heldigvis trukket i sommer, i tråd med våre anbefalinger. I Indonesia lyktes det den internasjonale næringen å få begrenset virkeområdet for et proteksjonistisk forslag. I begge saker konstaterer vi at aktivt påvirkningsarbeid, gjerne i allianse med nasjonale aktører i markedet, nytter. Videre har vi observert og protestert mot flere nasjonale tiltak påberopt av smitteverngrunner, men muligens motivert i proteksjonisme. Når det gjelder sistnevnte, har vi vært engasjert i et omfattende prosjekt i regi av ICS som skal dokumentere nivået på, og effektene av, proteksjonisme for maritime tjenester. Rapporten planlegges lagt frem i 2021.

KLIMA OG MILJØ

Rederiforbundets klimastrategi

Med utgangspunkt i Rederiforbundets nullvisjon fra 2008 ble en ny og mer konkret klimastrategi vedtatt på generalforsamlingen i mars 2020. Strategien har som mål at vi skal halvere av utslippene per transportert enhet innen 2030, kun bestille skip basert på nullutslippsteknologi fra 2030 og ha en klimanøytral flåte fra 2050. Vi anbefaler også at verden allerede nå bør vedta at drivstoff som ikke er klimanøytralt bør forbys fra 2050.

Strategien har fått mye oppmerksomhet og blitt godt mottatt. Samtlige politiske partier og mange miljøorganisasjoner peker på «grønn skipsfart» som et viktig satsingsområde for Norge fremover. Internasjonalt pågår det svært viktig regelverksarbeid både i EU og i IMO som vil fastsette skipsfartens fremtidige utslippsregimer. Forbundet jobber aktivt opp mot disse prosessene som et ledd i å realisere vår egen klimastrategi, samt for å sikre et nytt regelverk som hensyntar våre medlemmers interesser og virkemidler som bidrar til utvikling og skalering av ny teknologi.

KonKrafts klimaveikart

KonKraft presenterte i januar et revidert veikart for norsk sokkel som sikter på 40 prosent kutt innen 2030 og nær null utslipp i 2050.

Rederiforbundets medlemmer med forsynings- og konstruksjonsskip, bøyelastere og rigger, vil møte operatørene i et samarbeidsforum for å konkretisere samarbeidet om det grønne skiftet i næringen.

IMO's klimastrategi

IMO utarbeider med utgangspunkt i sin klimastrategi tiltak som skal gi utslippsreduksjon på kort og lang sikt. Til tross for utfordringer med å gjennomføre møter i 2020 grunnet Covid-19 har IMO blitt enige om nye tiltak som skal bidra til å redusere utslipp frem mot 2030. Dette inkluderer både tekniske tiltak (målt gjennom EEXI) og operasjonelle tiltak som til sammen gir en karbonintensitet (CII). Arbeidet med å fastsette detaljene i regelverket videreføres i 2021.

European Green Deal

EU har i 2020 gjort alvor av sine ambisjoner om grønn omstilling. Medlemslandene forpliktet seg i desember 2019 til klimanøytralitet i 2050 og en ny Europakommisjon valgte klima og miljø som tydelig hovedprioritet for den neste femårsperioden. Som første sak la Kommisjonen frem rammen for en grønn vekst- og omstillingsstrategi (Green Deal) og i mars 2020 kom utkast til ny klimalov.

I september foreslo Kommisjonen å øke målet for utslippskutt innen 2030 fra 40 til 55 prosent (målt mot 1990-nivå) og Europaparlamentet ba om en ytterligere økning til 60 prosent. Kommisjonen la samtidig frem handlingsplanen '2030 Climate Target Plan' som konkretiserer planene i Green Deal og åpner en bred gjennomgang av alt relevant regelverk frem mot juni 2021.

Rederiforbundet har i samarbeid med ECSA fulgt opp en rekke forslag som vil berøre vår næring, blant annet mulig inkludering av skipsfarten i EUs kvotehandlingssystem, en CO₂-grensetilpasningsmekanisme, et klassifiserings-system for bærekraftig økonomisk aktivitet

(taksonomi), revisjon av utslippsrapportering (MRV), samt flere sektorstrategier (offshore vind, nye drivstoff m.m.).

Forsvarlig resirkulering av skip

Covid-19 pandemien har ført til store utfordringer når det gjelder resirkulering av skip. Som følge av sterk økning i resirkuleringsaktiviteten er mye av kapasiteten i markedet utnyttet. Forbundets arbeid særlig for å bidra til nivåheving på indiske verksteder har også blitt forhindret av reiserestriksjoner.

Forbundets referansegruppe fortsetter arbeidet. I 2020 utarbeidet Nordisk Skipsrederforening juridiske klausuler til bruk ved salg av gamle skip for videre drift, tilbakelevering av chartret tonnasje og salg for skrap til verft. En sjekklister for vurdering av verft er også utarbeidet av medlemmene i denne gruppen.

NASJONALT

Maritim stortingsmelding

Regjeringen la i desember frem den første maritime stortingsmeldingen siden 2004. I meldingen uttrykker regjeringen klare ambisjoner om en politikk som skal sikre norsk maritim næring både forsprang og konkurransekraft i det grønne skiftet. Meldingen har fokus på digitalisering, grønn skipsfart og kompetanse som sentrale rammevilkår for å nå målene.

Regjeringen gir med denne meldingen en helhetlig gjennomgang av status og muligheter for næringen fremover. Perspektivene og prioriteringene er i tråd med næringens egne målsettinger. Rederiforbundet ser positivt på viljen til å føre en aktiv politikk for å nå ambisiøse målsettinger om å sikre fortsatt lederskap og konkurransekraft internasjonalt.

Rederiforbundet og NHO arrangerte sammen et webinar om maritim melding og fremtiden til den maritime næring, med blant andre næringsminister Iselin Nybø. Det var bred deltagelse fra næringen både i Ulsteinvik, Bergen og Oslo.



PAUL CHRISTIAN RIEBER, PRESIDENT I NORGES REDERIFORBUND OG STYRELEDER I GC RIEBER ASA VAR MED DIREKTE FRA BERGEN UNDER WEBINARET MARITIM FREMTID. FOTO: REDERIFORBUNDET

Statsbudsjett for 2021

Regjeringen la 7. oktober frem sitt forslag til statsbudsjett for 2021. Regjeringens forslag til budsjett innebar svekkelse av de maritime rammevilkårene som har vært stabile gjennom mange år. Det ble blant annet foreslått å fjerne refusjonsordningen for NIS Deepsea og innføre et felles tak i alle ordningene i refusjonsordningen. Rederiforbundet, sammen med Maritimt Forum, jobbet aktivt mot Stortinget for å rette opp flere av regjeringens forslag, og få på plass nye virkemidler som næringen trenger.

Regjeringen og Fremskrittspartiet ble 1. desember enige om statsbudsjett for 2021. I budsjettet la de frem en maritim pakke som reverserte de opprinnelige kuttforslagene og forbedret nettolønnsordningen for offshoreaktiviteter og skip i NIS i første halvår 2021. Det ble også satt av 150 millioner kroner til tilskudd til vrakpantordning for blant annet eldre offshorefartøy.

Formuesskatt

Norges Rederiforbund deltar i Alliansen for norsk privat eierskap, som består av elleve næringsorganisasjoner som samarbeider om å styrke norsk privat eierskap. Alliansen arbeider for å avvikle formuesskatt på såkalt arbeidende kapital. Det ble gjennomført et toppleder møte høsten 2020. I tillegg er det jevnlig møter i en arbeidsgruppe. Alliansen har flere utadrettede aktiviteter, som å delta på høringer, skrive kronikker mv.

Formuesskatten på arbeidende kapital har blitt redusert de siste årene gjennom økning i verdsettelsesrabatten. I statsbudsjettet for 2021 ble det

foreslått en ytterligere økning i verdsettelsesrabatt fra 35 til 45 prosent (dvs. at arbeidende kapital verdsettes til 55 prosent).

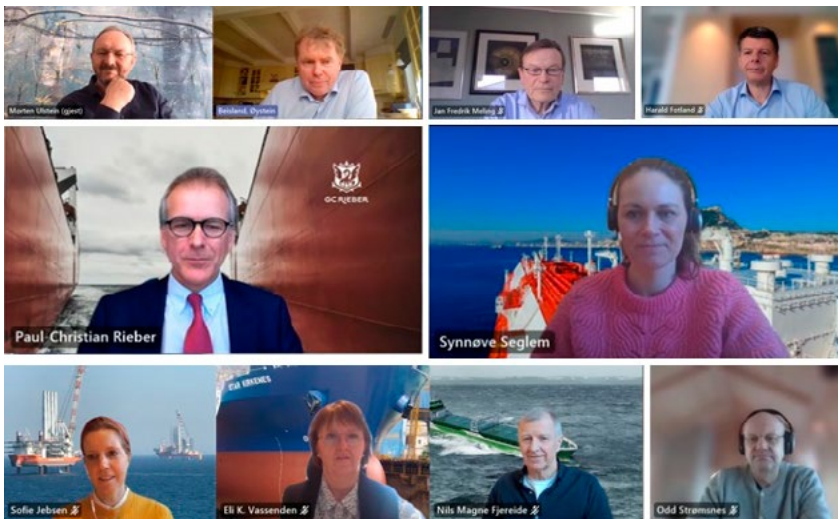
Rederiskatteordningen – inngjerding

Norges Rederiforbund har gjennom flere år arbeidet for endringer i den såkalte inngjerdingen i rederiskatteordningen. En endring vil innebære at også virksomhet som ikke kvalifiserer for skattefritak, kan drives av selskap innenfor ordningen.

Stortinget har bedt regjeringen utrede og vurdere endringer i rederiskatteordningen, slik at selskaper innenfor ordningen i tillegg til virksomhet som kvalifiserer for rederibeskatning kan drive virksomhet som ikke er støtteberettiget, og som skal beskattes ordinært. I statsbudsjettet for 2021 uttaler departementet at de arbeider med oppfølgingen av anmodningsvedtaket. Et eventuelt forslag om adgang til delt virksomhet i rederiskatteordningen må sendes på høring. Forslaget må også gjennom en notifikasjonsprosess med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) før det kan få virkning. En eventuell endring kan derfor trolig tidligst få virkning fra og med inntektsåret 2022.

Kapitalsituasjonen

Mange rederier har behov for bedre kapitaltilgang for å komme seg gjennom krisen. De ordningene som er iverksatt så langt, gjennom Statens obligasjonsfond og lånegarantiordningen, har i liten grad vært tilgjengelige for rederiene. Rederiforbundet har derfor argumentert sterkt for endringer både av ratingkrav og formål i Statens obligasjonsfond. I mangel av gjennomslag har vi nå tatt til orde for



REDERIFORBUNDETS STYRE BESTÅR AV FRA ØVERST TIL VENSTRE; MORTEN ULSTEIN, STYRELEDER ISLAND OFFSHORE, ØYSTEIN BEISLAND, ADM. DIR. AS UGLANDS REDERI, JAN FREDRIK MELING, ADM. DIR. EIDESVIK OFFSHORE ASA, HARALD FOTLAND, COO ODFJELL SE. MIDTERSTE REKKE FRA VENSTRE; PAUL CHRISTIAN RIEBER, PRESIDENT I NORGES REDERIFORBUND OG STYRELEDER I GC RIEBER ASA OG VISEPRESIDENT SYNNOVE SEGLEM, DEPT. MAN. DIR. KNUTSEN OAS SHIPPING AS. NEDERSTE REKKE FRA VENSTRE; SOFIE OLSEN JEBSEN, VP STRATEGI OG BUSINESS DEVELOPMENT FRED OLSEN OCEAN, VARA ELI VASSENDEN, VP SHARED SERVICES GRIEG STAR GROUP AS, NILS MAGNE FJEREIDE, ADM. DIR. MISJE REDERI OG ODD STRØMSNES, CEO OCEAN INSTALLER/HAVFRAM. FOTO: REDERIFORBUNDET

en egen garantiordning for å sikre arbeidskapital forvaltet av GIEK. Innspillet ble sendt i samarbeid med LO.

Skattepakken – midlertidige endringer i petroleumsskatten

Stortinget vedtok før sommeren 2020 endringer i petroleumsskatteregimet for å stimulere til økt aktivitet på norsk sokkel. Rederiforbundet støttet initiativet gjennom vårt felles samarbeidsorgan KonKraft under forutsetning av at det skulle skape aktivitet i hele verdikjeden. Forbundet gjennomførte i midten av august en medlemsundersøkelse blant offshore- og riggmedlemmene som viser at endringene så langt ikke har gitt stor aktivitetsøkning. Det er fortsatt en meget krevende situasjon for leverandørbedriftene på norsk sokkel, selv om det for riggselskapene er noe bedre etter sommeren. Forbundet vil følge denne situasjonen tett i tiden fremover for å sikre at hensikten med iverksatte tiltak følges opp.

Vrakpantordning for offshorefartøyer

Rundt 50 offshore skip er eldre enn 20 år og ytterligere 20 nærmer seg 20-årsklassing. Det er seks EU-godkjente verft i Norge. Resirkulering av disse fartøyene vil kunne skape aktivitet og et betydelig antall arbeidsplasser på disse verftene. Rederiforbundet har foreslått en kontantstøtteordning for grønn resirkulering av gammel og mindre miljøvennlig tonnasje ved norske verft. Støtten foreslås betinget av at skipet

håndteres iht. skipsgjenvinningsforordningen (Europaparlaments- og rådsforordning nr. 1257/2013).

Permitteringsreglene

Rederiforbundet har siden starten av 2020 arbeidet for en midlertidig utvidelse av permitteringsperioden fra 26 uker til 52 uker. Dette for å unngå oppsigelser i påvente av at aktiviteten i de ulike segmentene ventes å ta seg opp til neste år. Regjeringen lyttet til en tilnærmet samlet arbeidsgiver- og arbeidstakerside som ba om en midlertidig utvidelse til 52 ukers permitteringsperiode.

Vindkraft til havs

Regjeringen har besluttet å åpne havområdene Utsira Nord og Sørlege Nordsjø II for fornybar energiproduksjon. Forbundet mener Norge bør ta lederskap innen utvikling av havvind. Dette krever en helhetlig strategi med et klart mål om å etablere et hjemmemarked med attraktive økonomiske rammebetingelser og en konsesjonspolitikk som sikrer et bredt aktørmangfold.

Konkurransedyktige eksportfinansieringsordninger

Regjeringen har nylig lagt frem sine ambisjoner for norsk eksportfremme i en egen eksporthandlingsplan hvor målet er å bygge et sterkere samarbeid mellom staten og næringslivet. Den skal identifisere felles strategiske satsingsområder som danner grunnlag for langsiktige eksportsatsinger. Grønne



ADMINISTRERENDE DIREKTØR HARALD SOLBERG UNDER PETROLEUMSTILSYNETS TOPPLEDERKONFERANSE I STAVANGER. FOTO: PETROLEUMSTILSYNET.

løsninger og havnæringer har fått en sentral plass i handlingsplanen.

Kildeskatt på fysiske driftsmidler

Regjeringen foreslo i forbindelse med Statsbudsjett for 2021 en kildeskatt på 15 prosent for blant annet leiebetalinger for skip, fartøy, rigger mv. Kildeskatten skulle tre i kraft 1. juli 2021.

Norges Rederiforbund har gjennom flere år arbeidet mot dette forslaget. Blant annet var lovforslaget på høring våren 2020, og Rederiforbundet sendte inn en høringsuttalelse med en rekke argumenter mot lovforslaget. Rederiforbundet mener leiebetalinger for fysiske eiendeler skal unntas kildeskatt.

I budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet utsatte de tidspunktet for ikrafttredelse av forslaget til 1. oktober 2021, men gjorde ikke øvrige endringer i forslaget.

Sak om norske lønns- og arbeidsvilkår

Stortinget vedtok 21. april 2020 å nedsette et partsammensatt utvalg for å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Vedtaket ble gjort i forbindelse med et representantforslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. Utvalget har arbeidet gjennom høsten etter et mandat hvor de særlig er bedt om å besvare følgende spørsmål 1) hvorvidt tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres, og eventuelt hvordan og 2) hvorvidt det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel, og eventuelt hvordan. Utvalget har fått utsatt fristen for å avgi innstilling, og skal nå slutføre sitt arbeid innen utgangen av mars 2021.

HMS på sokkelen

2020 ble et svært spesielt år på norsk sokkel grunnet Covid-19 og alle utfordringene det førte med seg. Både Petroleumstilsynet og våre medlemmer

har tilpasset seg situasjonen, og tilsynene som var planlagt er i stor grad gjennomført digitalt. 2020 har hatt en økende trend i antall hendelser i forhold til foregående år, og antall granskninger er også høyere enn de foregående årene.

Libbåtsaken

Medlemmene i Rederiforbundet fikk i 2020 medhold i klage angående Petroleumstilsynet sitt pålegg angående evakueringsmidler på flyttbare innretninger.

I 2018 gjennomførte Petroleumstilsynet tilsyn hos tre av våre medlemmer, som alle fikk omtrent likelydende avvik, og senere pålegg. I desember 2018 påklaget Rederiforbundet påleggene på vegne av medlemmene. Klagen baserte seg i hovedsak på to forhold. Det ene forholdet var angående om man med pålegget faktisk innførte regler som satte maritimt regelverk til side. Det andre forholdet var angående prosessen, der vi viste til omfattende saksbehandlingsfeil. 8. juni kom svaret fra Arbeids- og sosialdepartementet som ga forbundet og medlemmene medhold, og påleggene ble opphevet. Fra Rederiforbundets side er vi tilfreds med at Arbeids- og sosialdepartementet stadfestet at det er strenge krav til saksbehandlingen for så inngripende pålegg som i dette tilfellet.

OSV kjemikaliekoden

På norsk sokkel trer koden i kraft 1. januar 2021 for alle nybygg og fra første sertifikatfornyelse for eksisterende skip.

Koden skal gi muligheten til å føre alle stoffer klassifisert i IBC koden, men gir samtidig føringsbetingelser som dagens offshore servicefartøyer i stor grad ikke klarer å tilfredsstille. Eksisterende fartøyer vil måtte gjøre store ombygginger og innføre betydelige operasjonelle tiltak for å tilfredsstille de nye kravene i koden. Det råder stor usikkerhet i næringen rundt hva som faktisk må bygges om og hvilke tiltak som må innføres om bord. I tillegg virker mange krav direkte umulig å gjennomføre på et eksisterende OSV skip og vi stiller spørsmål ved om det i hele tatt er mulig å tilfredsstille koden uten å bygge nye skip.

Sjøfartsdirektoratet har etter møter med forbundet forpliktet seg til å sende ut et oppdatert sirkulære hvor de blant annet utdypet mer og bedre hvilke laster som kan føres og hvilke laster som koden begrenser, samt en tidsplan for når de forskjellige bestemmelsene inntreffer.

4. Arbeidsgiversaker

Prinsipielle rettssaker

Rederiforbundet har i år prosedert flere saker for Arbeidsretten. En av disse var uenigheten mellom SAFE og Rederiforbundet om beregning av lønnsbortfall under arbeidsstans. Uenigheten reiste praktiske og prinsipielt viktige spørsmål som ikke tidligere har vært behandlet av Arbeidsretten. Arbeidsretten gav Rederiforbundet medhold i at lønnsbortfall skal beregnes i tråd med det gjeldende årsverket og ikke Hovedavtalens brøkangivelse. Arbeidsretten gav også Rederiforbundet medhold i at lønnsplikt ikke oppstår umiddelbart etter arbeidsstansens opphør, men må ses i lys av partenes plikt til å lojalt bidra til reetablering av arbeidsforholdet.

Sterkt arbeidsgiverfelleskap

Rederiforbundet er et sterkt arbeidsgiverfelleskap, noe som har kommet til uttrykk i mange sammenhenger under Covid-19-pandemien. Året 2020 har bydd på et stort antall endringer av betydning i regelverket på arbeidslivsområdet som det trolig ikke finnes historisk sidestykke til. Felleskapets kultur for å dele problemstillinger og erfaringer har vært en svært viktig ressurs. Dette har bidratt til virksomhetenes tilpasning og forståelse av regelverket, og til administrasjonens arbeid med regelverksendringer, tolkninger og rådgivning.

Det har i år ikke vært gjennomført fysiske samlinger, men erfaringene fra digitale møter og konferanser har vært nyttige, og denne arbeidsformen vil være et viktig supplement til fysiske møter og kurs i fremtiden.

Lønnsoppgjørene for skip og rigg

Forhandlingene på hovedoppgjøret for flyttbare innretninger m.m. på norsk sokkel ble sluttført den

24. september etter at forhandlingene måtte utsettes fra mai. Oppgjøret er på linje med Frontfaget med en lønnsøkning på 1,7 prosent gjeldende fra forfall 1. juni i år. Det ble ikke foretatt tekniske endringer på overenskomsten. Det er gledelig å konstatere at man lykkes med å komme i mål i rigg-oppgjøret uten at det ble nødvendig med mekling.

Utenriksoppgjøret for skip i NOR i slutten av oktober endte i brudd og påfølgende mekling hos Riksmekleren den 3. desember. Her ble det oppnådd enighet med de to offisersorganisasjonene med en kostnadsramme på 1,6 prosent. Meklingen med Norsk Sjømannsforbund ble mer krevende slik at partene til slutt valgte å ta en pause i meklingen frem til 1. februar 2021 for å unngå konflikt som varslet fra 4. desember. Når det gjelder NIS-overenskomstene og modellavtalene for hhv Polen, Ukraina, Kroatia, Romania og de tre baltiske landene er partene enige om å øke minimum Basic Wage for alle stillinger med 1 prosent gjeldende fra 1. januar 2021 og ytterligere 2 prosent økning i 2022.

5. Kompetanse

Maritim kompetanse og utdanning

Rederiforbundet har i 2020 vært engasjert i arbeidet med kvalitetsheving i maritim utdanning blant annet gjennom prosjektet MARKOM2020. Prosjektet har siden oppstart i 2011 hatt en stor betydning for utviklingen av maritim operativ utdanning ved både fagskoler og høyere utdanningsinstitusjoner. Viderefinansiering av prosjektet har blitt sikret slik at MARKOM2020 har fått et ekstra driftsår i nåværende form i 2021. Parallelt arbeides det med å sikre en videre satsing på maritim utdanning med fokus på endringer i kompetansebehov i maritim næring som følge av digitalisering og grønn skipsfart.

I 2020 ble det, som følge av arbeidet med prosjektet «Maritim Kompetanse i en digital fremtid», også lansert et nytt prosjekt og utlyst midler gjennom DIKU for «Økt digital kompetanse i havrelaterte utdanninger».



VICEPRESIDENT SYNNØVE SEGLEM, DEPT. MAN. DIR. KNUSTEN OAS SHIPPING AS BLIR INTERVJUET UNDER ARRANGEMENTET STIV KULING – OMSTILLING I STAMPESJØ.

Rekruttering og omdømmearbeid

«Maritim Karriere» har som mål å være et nav for det som skjer innen omdømmebygging og rekruttering blant unge. Gjennom kampanjen og prosjektet «Maritim Karriere» formidles fakta om næringen, utdanningsretninger og karrieremuligheter, og det skapes og deles nyttig, fengende og interessant innhold til unge, elever og studenter. Prosjektet eies og drives av Norges Rederiforbund i samarbeid med Maritimt Forum, og finansieres gjennom Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

I 2020 ble det lansert et nytt ambassadørprogram i kampanjen. Ti unge mennesker har blitt utvalgt som Maritim Karriere ambassadører, og har med dette fått et særlig oppdrag om å dele sine erfaringer og være rollemodeller for de som er nysgjerrige på en maritim karriere.

I 2020 ble det også gjort en forsterket innsats i å nå ut til rådgivere ved landets ungdomsskoler med oppdatert informasjon og materiale.

Maritime Trainee

Maritime Trainee programmet har i 2020 to aktive kull med til sammen 29 traineer. Maritime Trainee kull 13 hadde sin oppstart høsten 2020 med 14 nye traineer, mens kull 12 er i sitt andre år med planlagt avslutning ved årsskiftet 20/21. Mange samlinger har vært gjennomført tilnærmet etter planen, men på grunn av Covid-19 situasjonen har samlinger i Singapore og London blitt utsatt.



ÅRETS MARITIME TRAINEE-KULL SAMLET I AUGUST 2020. FOTO: MARITIME TRAINEE.

Kadettsituasjonen

Utsiktene for kadettåret 2020 før Covid-19 pandemien var bedre enn på mange år. Da Norge og store deler av verden gikk i lockdown i mars fikk dette også store konsekvenser for kadettene. Usikkerhet knyttet til stadig nye tiltak i Norge, samt utfordringer knyttet til mannskapsskifter, lavere aktivitet og tonnasje i opplag har påvirket kadettsituasjonen. Ved utgangen av året sto 80 kadetter uten plass.

Norges Rederiforbunds mangfoldsstrategi

I desember 2019 ble det etablert en task force bestående av enkelte av Norges Rederiforbunds medlemmer, YoungShip og WISTA, som ble gitt i oppgave å legge frem konkrete tiltak for å sikre bedre kjønnsbalanse og mangfold i maritim næring. Gruppen ble ledet av tidligere president Lasse Kristoffersen, og arbeidet resulterte i en rapport som konkretiserte ni tiltak som forbundet og næringen må jobbe med for å bedre kjønnsbalansen. Styret har sluttet seg til rådene i rapporten.

6. Beredskap

De trendene vi har sett utvikle seg negativt geopolitisk og internasjonalt har blitt ytterligere forsterket under Koronakrisen. Disse trendene påvirker norsk skipsfart. Polarisering, stormaktsrivalisering, svekket internasjonalt samarbeid, handelsbarrierer og isolasjonisme fører til barrierer og risiko for spesielt småstater. Viljen til å benytte

påvirkningsoperasjoner, sammensatte virkemidler, cyberdomenet og handelsbarrierer øker og pågår hele tiden. Resultatet er en uforutsigbar verdensorden der arbeidet med internasjonale regler og overnasjonal kraft gjennom blant annet FNs organer er av største viktighet.

Den maritime sikkerhetssituasjonen har i stor grad utviklet seg som forventet gjennom 2020 uten markante endringer. Guineabukten er det mest utsatte farvannet for piratvirksomhet, med et stabilt høyt antall hendelser helt siden 2007. Rederiforbundet er aktivt internasjonalt deltakende i et felles påtrykk for å forbedre nigeriansk vilje og evne til å nekte denne kriminelle og alvorlige virksomheten. Gjennom spesielt ICS er nigeriansk piratvirksomhet satt på topp av den internasjonale agendaen. Spesielt bør det danske initiativet om å samle en koalisjon av villige nasjoner for å stille marinefartøy til rådighet for operasjoner i Guineabukten nevnes. Foreløpig har ikke utspillet gitt konkrete resultater, men mot slutten av 2021 kan det tenkes at man har klart å samle nok nasjoner til å iverksette en operasjon. En slik innsats vil kunne være verdifull for å skape grunnlag for en mer varig endret sikkerhetssituasjon i Vest-Afrika.

NORMA Cyber

Den norske rederinæringen bygget høsten 2020 opp et internasjonalt ledende senter for å møte den stadig økende cybertrusselen mot norsk skipsfart. Bak denne satsingen står Den Norske Krigsforsikring

for Skib (DNK) og Norges Rederiforbund. Sammen etablerte de Norwegian Maritime Cyber Resilience Centre (NORMA Cyber) som er operativt fra 1. januar 2021.

NORMA Cyber skal levere en rekke tjenester innen cybersikkerhet til DNKs og Rederiforbundets medlemmer. I tillegg vil senteret også bistå andre aktører i den maritime næringen. Senteret vil levere tjenester knyttet til etterretning- og informasjonssdeling, hendelses- og krisehåndtering og sikkerhetsoperasjonssenter.

7. Bærekraftsrapportering

Rederiforbundet lanserte i februar 2020 "Guidelines for ESG reporting in the shipping and offshore industries". Retningslinjene ble utarbeidet i samarbeid med The Governance Group og en referansegruppe av medlemmer. Retningslinjene er ment som et verktøy for å strukturere og harmonisere bærekraftsrapportering fra næringen, samt bidra til at rapportene bedre imøtekommer finansnæringens og andre interessenters krav og forventninger om relevant informasjon fra selskapene. Et webinar og kurs i ESG rapportering ble arrangert i mai og videopresentasjonene er tilgjengelige på forbundets medlemssider. Retningslinjene vil bli oppdatert regelmessig for å sikre at de er relevante og i takt med utviklingen.

8. Organisasjon

Medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 42 ved utgangen av 2020. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 57 prosent kvinner og 43 prosent menn. Det samlede registrerte sykefraværet var i 2020 på 1,9 prosent sammenlignet med 2 prosent i 2019. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2020.

Årsresultat

Sum driftsinntekter økte med 3,0 mill. kroner fra 112,8 mill. kroner i 2019, til 115,8 mill. kroner i 2020.

Økningen forklares i hovedsak av økt kontingentinngang og andre driftsinntekter. Sum driftskostnader for 2020 er 101,6 mill. kroner, og 114,5 mill. kroner i 2019. I 2020 er det reduserte kostnader knyttet til reiser, møter og arrangementer samt lavere antall ansatte. Driftsresultatet ble 14,1 mill. kroner i 2020 sammenlignet med - 1,7 mill. kroner for 2019.

Netto finansposter gav et resultat på 21,2 mill. kroner i 2020 sammenlignet med 40,5 mill. kroner i 2019. Endringen forklares gjennom en lavere avkastning på forvaltede midler i 2020 sammenlignet med 2019.

Det er ikke påløpt kostnader til egen forskning og utvikling i 2020 eller 2019.

Årets resultat for 2020 ble et overskudd på 34,6 mill. kroner, sammenlignet med 38,4 mill. kroner i 2019.

Totale eiendeler er økt med 29,2 mill. kroner fra 601,3 mill. kroner i 2019 til 630,5 mill. kroner i 2020. Bevegelsen forklares i hovedsak av verdiendringen på aksjer og obligasjoner og investeringer i anleggsmidler. Egenkapitalen er økt med årets resultat og redusert med aktuarberegnet tap på pensjonsforpliktelsen, til sammen en netto endring på 32,3 mill. kroner. Gjeld er på tilsvarende nivå som året før.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2020

Flåtestatistikk

Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2021

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	28	343	16 985 650	46,2 %	3	346
Vestfold og Telemark	4	50	1 465 651	4,0 %	0	50
Sørlandet	10	83	1 476 655	4,0 %	1	84
Stavanger	29	107	3 558 411	9,7 %	39	146
Haugesund	12	224	4 509 393	12,3 %	0	224
Bergen	29	394	7 876 757	21,4 %	9	403
Midt-Norsk	14	140	719 528	1,9 %	1	141
Nord-Norge	2	17	191 351	0,5 %	0	17
Totalt	128	1 358	36 783 396	100 %	53	1 411

Utviklingen i norsk kontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

	Norsk flagg					Utenlandsk flagg			Totalt	
	NOR		NIS ¹⁾		Sum					
1. januar	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt
2000	283	4,1	757	30,2	1 040	34,3	620	15,8	1 660	50,1
2001	261	4,3	767	28,4	1 028	32,7	702	17,3	1 730	50,0
2002	240	3,7	775	29,4	1 015	33,1	703	15,6	1 718	48,7
2003	233	3,2	750	28,4	983	31,6	687	14,3	1 670	45,9
2004	231	3,1	722	25,9	953	29,0	669	14,2	1 622	43,2
2005	225	3,1	692	22,6	917	25,7	697	15,2	1 614	40,9
2006	242	2,8	629	19,8	871	22,6	771	14,5	1 642	37,1
2007	259	2,8	637	20,8	896	23,6	878	16,4	1 774	40,0
2008	272	2,7	616	20,9	888	23,6	932	17,3	1 820	40,9
2009	271	2,5	621	20,7	892	23,2	984	18,5	1 876	41,7
2010	260	1,7	584	19,1	844	20,8	992	19,6	1 836	40,4
2011	226	1,1	569	18,4	795	19,5	974	19,0	1 769	38,5
2012	223	1,2	548	17,7	771	18,9	994	20,5	1 765	39,4
2013	233	1,2	529	18,1	762	19,3	1002	21,0	1 764	40,3
2014	219	1,1	540	18,4	759	19,5	1021	21,1	1 780	40,6
2015	216	1,0	522	17,3	738	18,3	1036	21,7	1 774	40,0
2016	214	1,0	535	17,9	749	18,9	975	21,8	1 724	40,7
2017	200	1,0	578	19,5	778	20,5	938	22,9	1 716	43,4
2018	188	1,0	591	19,4	779	20,4	992	25,4	1 771	45,8
2019	177	0,9	612	19,6	789	20,5	998	26,5	1 787	47,0
2020	167	0,9	664	21,0	831	21,9	973	28,1	1 804	50,0
2021	162	0,9	691	22,5	853	23,4	930	27,7	1 783	51,1

¹⁾Inkl 46 skip på 1,2 millioner dvt som regnes for helt utenlandsk eiet.

Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2021

Skip over 100 bt. i utenriksfart.

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Total	
	NOR		NIS		Sum		Utenlandsk flagg		Total	
	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.
Passasjerskip og ferger ¹⁾	6	(268)	11	(345)	17	(613)	9	(282)	26	(895)
Gasstankskip	0	0	57	2 599	57	2 599	77	4 917	134	7 516
Kjemikalietankskip	1	8	120	3 637	121	3 645	131	3 014	252	6 659
Bøyelaster og lagerskip	2	269	23	2 824	25	3 093	41	5 143	66	8 236
Andre oljetankskip	1	1	39	4 800	40	4 801	39	6 076	79	10 877
Kombinasjonsskip	0	0	5	467	5	467	11	864	16	1 331
Bulkskip	0	0	73	4 197	73	4 197	40	1 944	113	6 141
Andre tørrlastskip	5	9	177	3 054	182	3 063	358	4 745	540	7 808
Offshore serviceskip	147	615	186	934	333	1 549	224	1 009	557	2 558
Total	162	902	691	22 512	853	23 414	930	27 712	1 783	51 126

¹⁾ Tonnasje i 1000 bt.**Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg
Flaggfordelt**

Flagg	1. jan 2021	
	Ant.	1 000 dwt
Bahamas	163	5 298
Marshall Islands	125	8 568
Singapore	81	2 831
Malta	80	1 219
Barbados	65	224
Kypros	58	259
Isle of Man	47	1 847
Gibraltar	41	319
Liberia	39	1 486
UK	35	610
Brasil	31	202
Nederland	23	124
Panama	21	468
Cayman Islands	17	766
Canada	11	476
Spania	10	888
Bermuda	9	657
Sverige	8	233
USA	8	183
DIS	8	309
Andre flagg (17)	50	745
Totalt	930	27 712

Utvikling i norske utenriksrederiers ordrebok

Skip over 100 bt

1. januar	Skip			Rigger		Skip og rigger totalt	
	Antall	1 000 dvt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
2010	224	4 430	87,4	14	38,3	238	125,7
2011	189	4 653	66,6	8	21,5	197	88,1
2012	153	4 542	67,1	14	40,0	167	107,1
2013	137	3 223	66,1	18	45,4	155	111,5
2014	143	3 948	74,7	17	53,5	160	128,2
2015	176	7 390	93,0	12	52,5	188	145,5
2016	149	7 169	85,4	7	29,0	156	114,4
2017	72	2 841	39,0	4	15,6	76	54,6
2018	60	2 163	32,9	-	-	60	32,9
2019	71	6 635	45,8	-	-	71	45,8
2020	54	4 754	42,3	-	-	54	42,3
2021	49	3 081	42,5	-	-	49	42,5

Fordelt på typer	2019		2020		2021	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	5	-	1	-	1	-
Gasstankskip	11	601	12	1 076	14	1 175
Kjemikalietankskip	19	671	11	379	2	35
Bøyelastere	4	613	8	1 133	8	1 070
Oljetankskip	13	3 791	4	1 200	2	220
Kombinasjonsskip	6	501	5	418	3	251
Bulkskip	6	358	4	430	1	82
Andre tørrlastskip	1	48	5	83	8	98
Offshore serviceskip	6	52	4	35	10	150
Totalt skip	71	6 635	54	4 754	49	3 081

Flyttbare offshoreinnretninger

Rigger/boreskip	-	-	-
-----------------	---	---	---

Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjvirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
2010	10	54	-	3	67
2011	9	43	-	4	56
2012	10	44	-	5	59
2013	10	48	-	5	63
2014	8	47	-	5	60
2015	11	34	-	5	50
2016	13	26	-	5	44
2017	14	21	-	6	41
2018	15	19	-	4	38
2019	14	19	-	4	37
2020	16	17	-	3	36
2021	14	14	-	3	31

Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Utenlandsk flagg	Total
	NIS	NOR	Sum		
2010	14,0	9,4	13,6	12,8	13,2
2011	11,8	7,9	11,5	11,7	11,6
2012	11,4	8,1	11,1	11,4	11,2
2013	11,4	8,2	11,1	11,0	11,0
2014	10,9	8,2	10,6	11,3	11,0
2015	11,0	8,1	10,7	11,1	11,0
2016	10,9	8,8	10,7	10,8	10,7
2017	9,9	9,0	9,8	10,0	9,9
2018	10,2	10,2	10,2	9,3	10,0
2019	10,5	11,1	10,5	10,6	10,6
2020	10,6	11,5	10,7	10,5	10,6
2021	10,9	12,1	11,0	10,1	10,5



Norges Rederiforbund
Besøksadresse: Rådhusgaten 25
Postadresse: Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo
Telefon: 22 40 15 00
Telefaks: 22 40 15 15
www.rederi.no
E-post: post@rederi.no