



Årsrapport 2022



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Årsrapport 2022

2022 har vært sterkt preget av at Rederiforbundets medlemmer må manøvrere i et stadig mer utfordrende geopolitisk bilde. Etterdønningene etter koronapandemien og press i forsyningskjedene er etterfulgt av krig i Ukraina med påfølgende sanksjoner og økende geopolitisk spenning i Asia.

Ved starten av året så næringen frem til lysere tider og en normalisering av handel og forsyningskjeder etter to år med store begrensninger som følge av pandemien. Med Russlands alvorlige folkerettsstridige invasjon av Ukraina 24. februar ble situasjonen dramatisk endret.

Konsekvensene av invasjonen har vært mange. På det globale plan opplever verden energiknapphet, fare for sultkatastrofer når ukrainsk korn ikke er tilgjengelig på markedet, forsterket inflasjonspress samt strenge sanksjoner mot Russland.

Krigen har medført forsterket oppmerksomhet rundt beredskaps- og sikkerhetsspørsmål, og norske myndigheter gjennomfører tiltak for å tilpasse samfunnet til en ny sikkerhetspolitisk vir-

kelighet. Dette har medført at skipsfartens strategiske posisjon har økt.

Det er også knyttet stor oppmerksomhet til den økende spenningen i Sør-Øst-Asia hvor rivaliseringen mellom Kina og USA er økende som følge av Taiwan-spørsmålet, samt over handel og etterretningsvirksomhet.

Rederiforbundet har som sin viktigste oppgave å yte god bistand og gi merverdi til medlemmene. For administrasjonen er det viktig å ha god og tett dialog rundt de utfordringene medlemmene står i.

I 2022 ble Synnøve Seglem valgt til president i Rederiforbundet. Hun overtok stafettspinnen etter Paul-Christian Rieber. Rederiforbundets styre har i 2022 oppdatert og vedtatt sin strategi. Den slår fast at Rederiforbundets arbeid særlig skal konsentreres rundt fire utvalgte satsningsområder;

- [Klima og miljø](#)
- [Kompetanse](#)
- [Verdiskaping](#)
- [Geopolitiske utfordringer](#)



ANDREAS WAAGE ENGER, HØEGH AUTOLINERS GROUP; MORTEN ULSTEIN, ISLAND OFFSHORE MANAGEMENT AS; ØYSTEIN BEISLAND, A/S UGLANDS REDERI; SINDRE MATRE, ARRIVA SHIPPING AS; ANNE JORUNN MØKSTER, SIMON MØKSTER SHIPPING AS (VARA); GUNNVOR DYRDI REMØY, SHEARWATER GEOSERVICES AS (VARA); ANETTE AASERSTENE, COLOR LINE AS; SOFIE OLSEN JEBSEN, FRED. OLSEN 1848; MARIANNE MØGSTER, DOF SUBSEA; SYNNØVE SEGLEM, KNUTSEN OAS SHIPPING, PRESIDENT. IKKE PÅ BILDET: HARALD FOTLAND, ODFJELL SE, VISEPRESIDENT; FRANK N. TOLLEFSEN, COSL DRILLING EUROPE. FOTO: KILIAN MUNCH

Klimaarbeid

Våren 2022 fylte Rederiforbundets klimastrategi to år, og administrasjonens klimateam la i august frem en evaluering av strategien på NR-styrets strategisamling. Styret mener klimastrategien har spilt en viktig rolle for å posisjonere norsk skipsfart som konstruktiv og seriøs og har gitt forbundet et tydelig mandat til å lede an i internasjonale regelverksprosesser. Samtidig må arbeidet utvikles videre, og styret støttet at «konkretisering» (gjennom bl.a. handlingsplaner, delmål og analyse) skal være førende for klimaarbeidet i styreperioden 2022-2024.

Nasjonale prosesser

Med utgangspunkt i Hurdalsplattformen har Støre-regjeringen videreutviklet sin klimapolitikk i 2022. Rederiforbundet har vært spesielt engasjert i statsbudsjettprosessen, hvor vi har argumentert for et nasjonalt CO₂-fond etter modell av NO_x-fondet for utvikling av klimateknologi i skipsfarten, og differansekontrakter for utslippsreduksjoner. Enigheten om statsbudsjettet innebar et betydelig gjennomslag ved at regjeringen skal legge frem en

plan for innføring av differansekontrakter. Dette er et resultat av blant annet godt utrednings-samarbeid og videre oppfølging med Miljøstiftelsen ZERO. Støre-regjeringen ønsker å inngå gjensidig forpliktende klimapartnerskap med bransjer i næringslivet, noe Rederiforbundet gjerne bidrar til.

Havvind

I 2022 ble Gruppe Offshore Vind etablert som et resultat av at stadig flere av Rederiforbundets medlemmer har hele eller deler av sin virksomhet innenfor havvind. Formålet med gruppen er å kunne drøfte problemstillinger når det gjelder utviklingen av det norske hjemmemarkedet og endringer på det internasjonale markedet, for å utvikle posisjoner og politikk som gir fortsatt utbygging av havvind og muligheter for norske aktører.

I løpet av året har regjeringen sendt tre havvindnotater på høring som Rederiforbundet har gitt innspill til. Vi har lagt vekt på betydningen av et hjemmemarked, at tempoet i saksbehandlingen og utbyggingen må opp og at det må legges til rette for et bredt aktørbilde slik at vi sikrer utvikling av hele

verdikjeden. Vi har også understreket behovet for forutsigbare rammevilkår.

IMOs klimaarbeid

I 2022 fulgte Rederiforbundet spesielt prosessene i IMO knyttet til innføring og detaljering av kortsiktige tekniske og operasjonelle tiltak for reduksjon av klimagasser (EEXI og CII), diskusjonen om mulige langsiktige tiltak for å redusere klimagassutslipp fra skipsfarten og revisjon av IMOs klimastrategi.

Rederiforbundet jobbet gjennom det internasjonale rederiforbundet (ICS) for etablering av en CO₂-avgift på drivstoff hvor midlene går tilbake til næringen for å finansiere nullutslippsløsninger. Høsten 2022 sendte ICS inn et forslag til IMO om etablering av en "International Maritime Sustainability Funding and Reward mechanism (IMSF &R), hvor skip vil betale en avgift basert på årlig CO₂-utslipp, mens skip som forhindrer utslipp ved bruk av alternativt drivstoff vil motta belønning. ICS foreslo videre at IMO i sin reviderte klimastrategi også bør sette et alternativt drivstoffmål på fem prosent for sektoren som helhet innen 2030. IMO skal diskutere forslagene og innspillene som nå ligger på bordet, for så å fatte en beslutning om nye klimamål samt hvilke langsiktige tiltak de går videre med i løpet av sommeren 2023. Forbundet vil fortsette å jobbe for å påvirke disse prosessene i en mer ambisiøs retning.

EUs klimapakke (Fit for 55)

Etter to år med regelverksarbeid gikk EUs klimapakke høsten 2022 inn i endelige sluttforhandlinger. Beslutningen om å innlemme skipsfarten i EUs kvotesystem (ETS) ble landet i desember. Drivstofforslaget FuelEU Maritime vil konkluderes vinteren 2023. ECSAs strategi om å legge vekk prinsipielle innvendinger og bidra konstruktivt har gitt synlige resultater, både når det gjelder utforming av ordningene, og gjennomslag for kostnadsfordeling og øremerking av midler. Forbundet har i 2022 engasjert seg i hvordan kvotehandel vil fungere i praksis for norske rederier - gjennom medlemswebinarer og i dialog med norske fagmyndigheter. Forbundet har bidratt til å starte en diskusjon om hvordan nye kvote-

inntekter fra norsk skipsfart (beregnet til €2-300 millioner årlig) kan øremerkes også i Norge.

Resirkulering av skip

EU kommisjonen startet en gjennomgang av skipsgjennvinningsforordningen i 2022. Denne prosessen vil pågå gjennom 2023 og konkluderes i 2024. I den innledende fasen av gjennomgangen har ECSA, sammen med ICS, spilt inn behovet for internasjonal regulering og avklaring av Baselkonvensjonen.

Forbundet har hatt flere møter med norske myndigheter i løpet av 2022 for å diskutere hvordan man kan sikre en ikrafttredelse av Hong Kong-konvensjonen. Dette arbeidet vil fortsette i 2023. Forbundet deltok også på bilaterale maritime konsultasjoner mellom Norge og India der skipsgjenvinning var et hovedtema. Forbundet ba der om at India også har dialog med Bangladesh om ratifisering.

Bærekraft og rapportering

ESG og bærekraft får stadig større fokus, og i 2022 har det vært en rekke aktiviteter knyttet til Rederiforbundets engasjement på ESG området. Vi har arrangert webinarer om EUs klassifiserings-system for bærekraftige aktiviteter (taksonomien) og avgitt høringsuttalelser til nye lovregler på området. Sammen med ECSA har vi nå også lyktes med å sikre næringen en observatørrolle i EUs Sustainable Finance Platform (SFP) som utarbeider kriteriene i taksonomien. Det gir oss større muligheter til å påvirke rammebetingelsene for finansiering i taksonomien.

Finansiering av det grønne skiftet er avgjørende viktig for dekarboniseringen av næringen. I finansnæringen pågår det en intens diskusjon om hvilke kriterier som skal legges til grunn ved vurderingen av finansiering av grønne lån til næringen. Norges Rederiforbund deltar i dialogen i EU gjennom ECSA og i Norge gjennom deltakelse i Grønt Skipsfartsprogram (GSP). Et pilotprosjekt gjennom GSP har hatt som hovedmålsetting å etablere nye, effektive finansieringsløsninger for grønn, maritim infrastruktur i Norge for institusjonelle investorer (pensjonsfond, forsikringselskaper, verdipapirfond, private og statlige investe-



HAVVINDSKIPET EDDA BREEZE BESØKTE OSLO I SEPTEMBER 2022. NÆRINGSMINISTER JAN KRISTIAN VESTRE VAR EN AV FLERE SOM FIKK OMVISNING PÅ SKIPET SOM OM NOEN ÅR VIL KUNNE OPERERE UTSLEPPSFRIKT PÅ HYDROGEN. HER SAMMEN MED ANDERS MÆHLE, KAPTEIN PÅ EDDA BREEZE. FOTO: BÅRD GUDIM

ringsfond, samt banker). Vi har også etablert en løpende dialog med Eksfin (Eksportfinansiering Norge) og med de største norske bankene.

ESG-kriterier med sitt tredelte fokus blir stadig mer vektlagt, og brukes av investorer og andre interessenter for å vurdere selskapers evne til å ivareta klima/miljø, sosiale forhold og rettigheter, og ansvarlig og etisk forretningsstyring. Disse hensynene benyttes som en del av den finansielle risikovurderingen. Ikke-finansielle faktorer som anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter er ofte mindre målbare, men blir av flere aktører ansett som en stadig viktigere del av den finansielle risikovurderingen.

Den norske åpenhetsloven trådte i kraft 1.7.2022 og pålegger større selskaper å rapportere om akt-somhetsvurderinger av leverandørkjeder og forretningspartnere. For å bistå medlemmene med rapporteringskravene etter loven, har vi arrangert webinarer og workshop med deltakelse av bl.a. Eksfin og med verdifulle bidrag fra egne medlemmer som har delt sine erfaringer med rapportering på åpenhetsloven.

Det har også vært aktiviteter knyttet til vårt medlemskap i Maritime Anti-Corruption Network (MACN). Stadig flere av forbundets medlemmer slutter seg til nettverket, som er maritim nærings viktigste verktøy i kampen mot korrupsjon.

Ny versjon av Nordic Marine Insurance Plan

Den nordiske sjøforsikringsplanen er standard forsikringsvilkår for forsikring av skip og mobile offshoreinnretninger. Vilklårene revideres jevnlig av en permanent revisjonskomité bestående av representanter fra de nordiske rederiforbund og de nordiske sjøassurandørene (Cefor). Forhandlingsdelegasjonen på rederisiden ledes av Norges Rederiforbund. Forhandlingene om vilklårene har pågått i hele 2022 og trådte i kraft 1.1.2023. I denne revisjonen var det særlig fokus på en fullstendig revisjon av tidstapsvilkårene (loss of hire) og vilklårene for panthaverforsikring samt forsikring av autonome skip. Partene har også etablert arbeidsgrupper som ser nærmere på forsikringsvilkår for offshore havvind prosjekter med sikte på å komme frem til et sett med standardvilkår.



MARITIME TRAINEE KULL 15 MØTTES TIL FØRSTE SAMLING HOS REDERIFORBUNDET I MAI 2022. FOTO: CORPORATE COMMUNICATIONS

Kompetanse

Næringens kompetanse- og rekrutteringssituasjon har i stor grad vært påvirket av det geopolitiske omgivelsesbildet i 2022. Rekruttering av utenlandsk mannskap er utfordret både av Russlands invasjon av Ukraina og av ustabilitet i Kina. Videre ser vi at situasjonen på Filippinene knyttet til mangler i systemet for å oppfylle kravene i STCW konvensjonen vedvarer (se EU/EMSA prosessen side 8).

Nytt av 2022 er at det fra næringen meldes om store utfordringer med å rekruttere, og beholde, norske matroser. Samtidig vil næringen de neste årene preges av omstilling som følge av teknologiutvikling og det grønne skiftet. Dette stiller krav til omstilling og ny kompetanse både blant land- og sjøansatte i næringen. Som er et resultat av dette har styret satt kompetanse som en av sine signatur-saker for perioden 2022-2023.

Kartlegging av kompetansebehov som følge av teknologiutvikling i maritim næring

På oppdrag fra Rederiforbundet og Norsk Sjøoffisersforbund har Menon gjennomført et omfattende kartleggingsarbeid som resulterte i rapporten «Kompetansebehov og

kompetansestrategier som følge av teknologiutvikling i maritim næring». Rapporten ble lansert under Arendalsuka 2022 sammen med en konkret tiltaksliste partene mener myndighetene må iverksette for en styrket maritim kompetanse i møte med fremtidens teknologibehov.

Innsiktene fra rapporten blir benyttet til videre kvalitetsheving i maritim utdanning, både knyttet til grunnutdanninger og etter- og videreutdanning. Rapporten er også et viktig kunnskapsgrunnlag for videre politikkutforming.

Omdømmebygging og rekrutteringskampanjen Maritim Karriere

Maritim Karriere er videreført i 2022 som nav for omdømmebygging og rekruttering blant unge. Målet er både å formidle fakta (om næringen, utdanningsretninger og karrieremuligheter) og skape fengende innhold for primærmålgruppen: unge i alderen 13-25 år. Kampanjen drives av Rederiforbundet i samarbeid med Maritimt Forum og finansieres av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Kampanjen har sterk tilstedeværelse i sosiale medier og god og økende rekkevidde. Et viktig

verktøy er bruk av rollemodeller som er lette for unge mennesker å identifisere seg med. De unge menneskene i Maritim Karrieres ambassadør-program har utmerket seg med stort engasjement og er gode representanter for næringen. Kampanjen har som mål å vise frem næringen som attraktiv, relevant og fremtidsrettet for både kvinner og menn med ulike bakgrunner. Det er positivt å se at det i 2022 er gode søkertall til maritime fag ved både videregående og høyere utdanning. Spesielt gledelig er det å se at det er en økning i antall kvinnelige søkere til maritime fag. Gode søkertall vil de neste årene kunne utfordres ved at de neste ungdomskullene er mindre enn de har vært på lang tid, noe som vil øke konkurransen om gode kandidater.

Maritim Karriere er også rettet mot rådgivere og lærere ved ungdomsskoler, og tilbyr undervisningsopplegg med presentasjoner, oppgavesett og filmer tilpasset faget Utdanningsvalg i ungdomsskolen. Nytt av året er at de fire maritime opplæringskontorene har deltatt på en større nasjonal rekrutteringskampanje «Dra til sjøs» med tidligere ishockeyspiller Erik Follestad. Gjennom koordinert innsats når kampanjen mer målrettet frem.

Maritime Trainee

Kull 15 i Maritime Trainee-programmet hadde oppstart høsten 2022, mens kull 14 avsluttes ved inngangen til 2023. Høsten 2022 startet rekruttering av traineer for kull 16 som har sin oppstart høsten 2023. Etter noen år med mindre kull har det vært en stor økning i bedrifter som ønsker å delta i programmets 16. kull. Maritime Trainee har røtter tilbake til 2005, og i tillegg til å utdanne toppkandidater til næringen, har programmet vært et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt. Forbundet har god kontakt med alumnigruppa, som nå består av over 250 personer. Menon er samarbeidspartner i prosjektet og drifter programmet.

Maritim kompetanse og utdanning

Rederiforbundet har i 2022 vært engasjert i arbeid 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. Forvaltningen av prosjektet har fra 2022 blitt flyttet til Direktoratet for Høyere utdanning og kompetanse. I videre satsning vil fokus være på endringer i kompetansebehov som følge av digitalisering og grønn skipsfart. Rederiforbundet sitter i styringsgruppa, og leder en uformell arbeidsgruppe bestående av representanter fra partene. Dette for å sikre koordinerte innspill og tettere kobling med næringen.

Etter- og videreutdanning

Behovet for livslang læring og fokus på etter- og videreutdanning er økende. Rederiforbundet er blant annet involvert i Bransjeprogram for maritim sektor, der det utvikles kortvarige kompetansetilbud basert på hva bedrifter og ansatte etterspør. Kursene gir studiepoeng og er gratis å delta på, både på fagskole- og høgskole/-universitetsnivå. Myndighetene betaler for å utvikle og drifte det offentlige tilbudet, mens arbeidsgivere setter av arbeidstid og arbeidstakere noe fritid. Kurs og utdanning skal være korte, fleksible, i stor grad nettbaserte, og kunne kombineres med jobb. Programmet videreføres i 2023 og nye kurstilbud utvikles fortløpende.

Krevende bemanningssituasjon på norske skip

I 2022 har rederier meldt om store utfordringer med å rekruttere, og beholde, kvalifiserte matroser. Rekrutteringskampen utspiller seg mellom segmenter, og det oppleves at det er en tiltagende lekkasje til tilstøtende næringer i vekst. Forbundet har gjennom året vært i tett dialog med opplæringskontor, søsterorganisasjoner og Maritimt hus for å søke løsninger på utfordringen. På kort sikt har man sett på mulighetene for å inngå opplæringsavtaler med kandidater med annen fagbakgrunn. På litt lengre sikt har det også vært jobbet for økt tilfang av nyutdannede, og å oppnå bedre dimensjonering av skoletilbud.

Arbeid med ny likestillingsstrategi i maritim næring

På oppdrag fra Næringsdepartementet har Østlandsforskning ved Høgskolen i Innlandet utarbeidet en rapport om likestilling og mangfold i den maritime næringen. Forbundet har vært



REDERIFORBUNDETS VISEPRESIDENT HARALD FOTLAND, CEO ODFJELL SE OG KADETTENE EMILIE STANG, ODFJELL OG MALIN HAUGEN, ODFJELL SE DELTOK PÅ REGJERINGENS INNSPILLMØTE OM LIKESTILLING I MARITIM NÆRING I AUGUST . HER SAMMEN MED FISKERI- OG HAVMINISTER BJØRNRAR SKJÆRAN. FOTO: BERGEN REDERIFORENING



UTENLANDSKE AMBASSADØRER I NORGE PÅ BESØK HOS REDERIFORBUNDET I APRIL 2022. FOTO: INGAR SØRENSEN

engasjert i dette arbeidet gjennom deltagelse i referansegruppen for prosjektet. Rapporten danner kunnskapsgrunnlag for regjeringens nye maritime likestillingsstrategi. Forbundet har deltatt i innspillmøter til denne strategien både med representanter fra administrasjonen og fra medlemmer.

Filippinene

ATEP-kadettprosjektet på Filippinene er siden slutten av 2. kvartal 2022 «back on track» etter en krevende periode med covid-restriksjoner på Filippinene generelt og på skolene spesielt. Det er imidlertid fortsatt en del kadetter som har et etterslep på såkalt face-to-face før de kan tiltre tjenesten om bord, men dette er det laget gode planer for. I 2022 har vi også knyttet oss til en ny skole LPU-B i Batangas, utenfor Manila, i tillegg til UCLM på Cebu og DCSP på Davao.

Kadettprogrammets statistikk for 1. semester av skoleåret 2022-2023 (Batch 29) viser at vi har tatt inn 280 kadetter fordelt på dekk og maskin. Det er for øyeblikket innrullert totalt 1112 aktive kadetter (hvorav 137 er kvinner (12,3 %)) fordelt over fire utdanningsår i programmet. ATEP Steering Committee har godkjent et budsjett på USD 5 866 128,00 for finansåret 2022.

Programmet legger fortsatt stor vekt på tett oppfølging av skolenes leveranse til kadettene og testing av læringsutbytte. Så langt synes det som om programmet i 2022 har lyktes med å holde høy

kvalitet på den teoretiske utdanningen som er gjennomført og kadettene holder forespeilet nivå.

EU/EMSA-prosessen

Prosessen vedrørende EUs godkjenning av filippinske sertifikater har pågått siden 2006. Helt på tampen av 2021 sendte Europakommisjonen ved fagkomiteen COSS et brev til filippinske myndigheter (MARINA) med frist til 10. mars 2022 med å svare ut helt konkret hvordan de har løst og skal løse de gjenstående utestående forhold fra EMSAs tidligere inspeksjon.

MARINA avla en fyldig og åpen rapport den 6. mars og adresserte hvordan de ville følge opp mangler i systemet for å oppfylle kravene i STCW konvensjonen og koden identifisert av EMSA. Filippinske myndigheter har imidlertid over tid neglisjert de underliggende problemene der det blant annet er for mange privateide maritime skoler med uskolerte lærerkrefter, manglende utstyr, utilstrekkelig curriculum og svak sikring og innrapportering/registrering av eksaminasjon.

Saken håndteres nå av Europakommisjonen (DGMOVE) som i samarbeid med EMSA har vurdert den korrigerende handlingsplanen fra MARINA. Med tanke på omfanget i rapporten var det ventet en lengre prosess og en statusrapport i et møte i COSS i 4. kvartal 2022, men saken sto ikke på agendaen. I skrivende stund pågår det en prosess med utarbeidelse av en MOU mellom



I GØTEBORG; REDERIFORBUNDETS PRESIDENT SYNNOVE SEGLEM ØNSKER DEN NORSKE KRONPRINSEN OG DET SVENSKES KRONPRINSPARET VELKOMMEN TIL BASSENGTESTING AV ROROSKIP MED VINDASSISTERT FREMDRIFT SOM UTVIKLES AV WALLINIUS WILHELMSSEN. FOTO: CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

næringen (ICS/ECSA/ITF) og MARINA for å bringe prosessen nærmere en løsning. Sentrale kilder antyder at samarbeidet mellom EU og MARINA vil fortsette utover i 2023 med mål om å unngå trekking fra «STCW white list».

Verdiskaping og maritime rammevilkår

6. oktober la Støre-regjeringen frem sitt første helhetlige forslag til statsbudsjett for 2023. I forkant av budsjettet la den vekt på å senke forventningene til budsjettet. Høstens budsjettbehandling har vært preget av fallende oppslutning om regjeringspartiene, kritikk av de politiske prioriteringene i budsjettet kombinert med misnøye fra næringslivet for kraftig tilstramming og svært dårlig forankring av skatteforslagene.

I det som ble kommunisert som et stramt budsjett, der mange næringer og interesser har fått kuttet budsjetter eller innført nye skatter, er Rederiforbundet tilfreds med at de maritime rammevilkårene ligger fast. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk videreføres i stor grad som i dag, og viktige rammevilkår som rederiskatten endres ikke.

Samtidig har vi bidratt til å reise bekymring omkring den urimelig store delen av inndekningen som ble plassert på næringslivets og norske private eieres skuldre. Den makroøkonomiske situasjonen gjør det viktigere enn noen gang å prioritere vekst-

kraften i økonomien, og ikke gjøre endringer i rammevilkårene som svekker bedrifter og eieres muligheter til å investere i jobber og verdiskaping. Dette har blant annet vært synliggjort gjennom oppslag på Dagsrevyen sammen med NHO, Virke og Finans Norge, i E24 og gjennom dialog med ulike partigrupper.

Høstens debatt har særlig dreiet seg om grunnrenteskatt på oppdrett og på kraft. Vi har bidratt til å reise debatt rundt grunnrenteskatt på kraft og de uheldige konsekvensene dette vil kunne ha for landvind. Dette kan ha direkte overføring til havvind, og er således et viktig tema for våre medlemmer. I tillegg har det gått en diskusjon om god forvaltningsskikk der næringslivsrepresentanter, inkludert Rederiforbundets administrerende direktør Harald Solberg, har rettet kritikk mot regjeringen for å komme med skatteendringer uten tilstrekkelig forankring i politikk og næringsliv. Dette er et brudd med tidligere tradisjon der skatteordningers legitimitet og oppslutning har vært sterkt vektlagt.

Budsjettforliket med SV medførte viktige gjennomslag på områder som Rederiforbundet har arbeidet målrettet for over tid, som differansekontrakter og en åpning for CO₂-fond. I tillegg er det avgjørende at de maritime rammevilkårene fortsatt ligger fast, og at formuesskatten og det øvrige skattetrykket på privat næringsliv ikke skjerpes ytterligere.

Norske lønns- og arbeidsvilkår

Regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at de ville gå inn for et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norsk farvann og på norsk sokkel. Det ble i slutten av mai 2022 sendt på høring et forslag til en egen lov om dette. Forslaget sier at det bygger på anbefalingene til det partssammensatte maritime utvalget (Holmefjordutvalget), men det kan konstateres at forslaget fraviker utvalgets forutsetninger på flere sentrale områder. Dette gjelder for eksempel at kravene må kunne kontrolleres og håndheves overfor utenlandske rederier for å sikre like konkurransevilkår med norske rederier, samt at slike krav ikke vil virke etter sin hensikt dersom det ikke samtidig skjer en styrking av refusjonsordningen. Det er knyttet betydelig usikkerhet til om forslagene lar seg forsvare innenfor rammene av EØS-avtalen, noe også høringsnotatet gir uttrykk for. Når det gjelder de ulike forslagene så foreslås det blant annet at kravet skal gjelde for alle skip som tar laster mellom to norske havner. Holmefjordutvalget var på sin side enig i at det skulle gjøres et generelt unntak for skip i utenriksfart som kombinerer slik fart med å ta enkelte laster mellom norske havner. Det har vært omfattende innsigelser mot forslaget i høringsrunden både fra norske og utenlandske aktører. Forbundet innga et omfattende hørings svar som også innfattet en medlemsundersøkelse som dokumenterer en rekke negative konsekvenser av forslaget. Regjeringen har varslet at den vil avklare de EØS-rettslige problemstillingene før et lovforslag vil legges frem for Stortinget.

Torvik-utvalget

I juni 2021 satte Solberg-regjeringen ned et Skatteutvalg som skulle gjennomføre en helhetlig gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet. Utvalget ble ledet av Ragnar Torvik, professor i samfunnsøkonomi ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Skatteutvalget leverte sin utredning til finansministeren 19. desember 2022. I utredningen er det flere forslag som kan få stor betydning for rederinæringen, herunder forslag om å avvikle rederiskatteordningen. I tillegg er det forslag knyttet til blant annet eierbeskatning, formuesskatt og arveavgift.



REDERIFORBUNDETS ÅRSKONFERANSE MARS 2022. FOTO: KILIAN MUNCH

Utredningen er sendt på høring med høringsfrist 15. april. Administrasjonen vil fremover gå igjennom forslagene, og i tett dialog med medlemmene utarbeide en høringsuttalelse.

Lønnsforhandlinger

De nasjonale tariffoppgjørene i 2022 har vært hovedoppgjør hvor det også kan fremmes krav om tekniske endringer i overenskomstene. Selv om disse gir svært gode vilkår og fremstår som relativt gjennomregulerende fremmes det mange krav til endringer som kompliserer oppgjørene og bidrar til å bringe partene til Riksmekleren. Årets oppgjør både på sokkel (juni) og NOR-skip (november) har vært preget av den sterkt økende inflasjonen og derigjennom en mer svekket kjøpekraft enn forutsetningene som ble lagt til grunn for frontfaget i februar/mars. Bedre tider i næringene, kombinert med økt konkurranse om kvalifisert arbeidskraft og lønnsmessig etterslep etter oljekrisen har preget lønnskravene inn i forhandlingene. Med hjelp av Riksmeklingsinstituttet har vi likevel klart å unngå konflikt og kommet i mål med et bærekraftig resultat.

Når det gjelder de internasjonale NIS- og modellavtaleforhandlingene har forbundet gjennom høsten kunnet gjenoppta den fysiske møteaktiviteten og kommet til enighet om nye to-års-avtaler med alle de nasjonale forbundene i henholdsvis Ukraina, Kroatia, Polen, Latvia, Litauen, Estland, Romania og India. På grunn av den folkerettsstridige russiske krigføringen mot Ukraina har vi inntil videre valgt å forlenge den russiske avtalen for 2023. De store avtalene for filippinske sjøfolk ble revidert rett etter at covid-restriksjonene ble nedjustert i slutten av mars og løper ut 2023. I 2022



REDERIFORBUNDETS PRESIDENT SYNNOVE SEGLEM I DEBATT UNDER NOR SHIPPING 2022. FOTO: KILIAN MUNCH



HARALD SOLBERG OG ELISABETH GRIEG SAMMEN MED PROGRAMLEDER NORA RYDNE (TV) I E24S PODCAST UNDER ARENDALSUKA I AUGUST 2022. FOTO: TOM O. KLEPPESTØ

har også forbundets avtaleportefølje blitt komplett ved at vi omsider har fått aksept fra ITF til å etablere en Modell Uniform avtale med de norske sjømannsorganisasjonene.

Sosialavtalen med Polen

I forbindelse med at Polen kom inn i EU ble det i 2004 inngått avtale mellom norske og polske myndigheter om at polske sjøfolk som tjenestegjør på NIS-skip skal være omfattet av polsk trygdekning på såkalte WNOR-vilkår.

Avtalen har vært tidsbegrenset, og har blitt fornyet i mange omganger. Utviklingen de senere årene har vært kortere og kortere varighet ved hver fornyelse. Avtalen ble, under sterk tvil fra norske myndigheter, fornyet siste gang i sommer med utløp 30. september. Til tross for aktivt påvirkningsarbeid mot både norske og polske sosialmyndigheter har det denne gangen dessverre ikke lyktes å få til en ytterligere utsettelse på utløpstidspunktet og avtalen anses nå som opphørt.

Konsekvensen av at avtalen opphørte er at polske sjøfolk som tjenestegjør på NIS-registrerte skip fra 1. oktober 2022, etter hovedregelen i EUs trygdeforordning, blir omfattet av norsk folketrygd. Den polske trygdeordningen er ikke tilpasset internasjonal maritim virksomhet og fremstår ikke som noe alternativ. Det er god grunn til å anta at dette vil medføre en viss grad av utflagging fra NIS og utfordringer med å rekruttere polske sjøfolk til NIS-skip.

Skjerpet adgang til innleie

Stortinget vedtok på tampen av året en kraftig innstramming i adgangen til å leie inn arbeidskraft fra

bemanningsforetak etter arbeidsmiljøloven. Vedtaket innebærer forbud mot innleie som er begrunnet i at arbeidet er av midlertidig karakter, og var i tråd med regjeringens ambisjoner om å redusere bemanningsforetakenes rolle og funksjon. Etter omfattende advarsler fra en rekke høringsinstanser, herunder Rederiforbundet, ble det imidlertid 20. desember også vedtatt en forskrift som modifiserer forbudet når det gjelder spesialkompetanse i avgrensede prosjekter. Unntaket har stor betydning for hvorvidt rederiene og offshoreselskapene kan knytte til seg midlertidig spesialkompetanse i forbindelse med f.eks. byggeprosjekter. Innstrammingen innebærer likevel at adgangen til å avhjelpe arbeidstopper gjennom innleid arbeidskraft vil være avskåret fra 1. april 2023, noe som vil skape utfordringer for medlemsmassen i en tid hvor etterspørselen etter kompetent arbeidskraft øker.

Geopolitiske utfordringer

Skipsfart er en internasjonal næring og norske rederier er til enhver tid representert på alle verdens hav. Det gjør at geopolitisk uro treffer næringen og Rederiforbundets medlemmer umiddelbart.

Russland/Ukraina

Russlands forsøk på invasjon og regimeskifte i Ukraina har så langt feilet. Krigen som president Putin igangsatte 24. februar 2022 skulle etter Moskva sin plan være gjennomført i løpet av 3-5 døgn. Planen har utviklet seg til et mareritt for Putin, og en lidelse for det ukrainske folket. I skrivende stund preges krigen av at frontene blir statiske og av Russlands terrorbombing av sivile mål over hele Ukraina. Moskvas målsetting er å bryte ned den ukrainske motstandsevnen og viljen



MARS 2022: REDERIFORBUNDETS MEDLEMMER GA 4 MILLIONER KRONER TIL RØDE KORS SITT NØDHJELPSARBEID I UKRAINA. FOTO: NORA ALETTE SANDBERG / RØDE KORS

til å forsvare seg. Denne russiske strategien vil ikke Putin lykkes med så lenge USA, NATO og EU er villige til å støtte den ukrainske motstandskampen militært og økonomisk.

Sikkerhetssituasjonen i Svartehavet har vært tilspisset, og ukrainske havner har vært stengt store deler av 2022. Korneksporten fra Ukraina kom i gang i august gjennom det såkalte Black Sea Grain Initiative, men har vært preget av en viss usikkerhet, særlig knyttet til Russlands vilje til å stå i FNs avtale med partene.

Krigen kommer trolig til å bli langvarig. Det er ingen utsikter til reell forhandlingsvilje fra noen av de involverte pr nå.

Sanksjoner

Norges Rederiforbund har støttet opp om sanksjonene mot Russland siden invasjonen var et faktum. En allerede begrenset aktivitet fra forbundets medlemmer inn mot Russland har blitt ytterligere sterkt redusert og har langt på vei falt helt bort. Omfattende sanksjonspakker fra G7, USA, UK, og EU har i tiltagende grad også omfattet maritim sektor. Sanksjonene har påvirket både kostnadsnivået og operasjonsmønstre i næringen, blant annet knyttet til utfordringer rundt tilgang til både ukrainsk og rus-

sisk mannskap. Rederiforbundets administrasjon har bistått medlemmer med både informasjon og konkrete utfordringer rundt sanksjonene.

USA-Kina

Spenningen mellom Kina og USA har økt etter at Nancy Pelosi (tidligere Speaker of the House) gjestet Taiwan i august 2022. Kinas svar på besøket var en massiv maritim styrkedemonstrasjon rundt Taiwan. I hovedsak handler Taiwan-konflikten om spørsmålet rundt «Ett Kina», og en mulig fremtidig taiwansk selvstendighetserklæring. En taiwansk selvstendighetserklæring vil utløse en kinesisk militærreaksjon/invasjon. Et slikt scenario vil trolig resultere i en militær konflikt mellom USA og Kina og ha dramatiske konsekvenser for global handel og økonomi.

Stormaktrivaliseringen mellom Kina og USA er også en handelskonflikt og for USA sin del et spørsmål om å beskytte sin intellektuelle kapital som de mener Kina stjeler gjennom cyberspionasje. USA er av den oppfatning at kinesisk etterretning står bak cyberinnbrudd. Informasjon som kinesisk industri utnytter til sin konkurransefordel.

President Xis handlingsmønster innen disse to områdene vil bli avgjørende for utviklingen i kon-

fliktspørsmålene. Han kan ikke handle uten å se til sine innenriksutfordringer som følge av Covid-19, svekket vekst og aldrende befolkning. Samtidig har han store ambisjoner om å få innlemmet Taiwan i Kina innen 2027 (100-års markeringen for opprettelsen av Kommunistpartiet).

NORMA Cyber

Digitale trusler og cybersikkerhet er stadig mer relevant for rederier og aktører i det maritime domenet. NORMA Cyber – som eies av Norges Rederiforbund og DNK i fellesskap – opplever en stadig økende etterspørsel og medlemsvekst. Norma er nå etablert som den klart mest relevante aktøren innen cybersikkerhet for maritim næring, og utvider nå sitt tilbud til også å omfatte medlemmer av de svenske og finske rederiforbundene. Dialogen med norske myndigheter om en mulig rolle som «sektor responsmiljø» innen cybersikkerhet for maritim sektor fortsetter.

Internasjonalt samarbeid

Norges Rederiforbund engasjerer seg aktivt i våre internasjonale interesseorganisasjoner, på alle nivåer. Forbundets president Synnøve Seglem har i 2022 representert Norges Rederiforbund i styret i det europeiske rederiforbundet (ECSA), mens tidligere president Lasse Kristoffersen representerer forbundet i det internasjonale rederiforbundet (ICS) hvor han innehar vervet som visepresident.

Organisasjon

Medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 46 ved utgangen av 2022. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 63 prosent kvinner og 37 prosent menn. Av ledergruppens syv medlemmer er fire menn og tre kvinner.

Rederiforbundets styre har en kvinneandel på 40 prosent blant de faste medlemmene og 50 prosent blant varamedlemmer.

Det samlede registrerte sykefraværet i Rederiforbundet var i 2022 på 1,1 prosent, sammenlignet med 2,9 prosent i 2021.

Årsresultat

Årets resultat for 2022 ble et underskudd på - 46,9 mill. kroner, sammenlignet med et overskudd på 36,3 mill. kroner i 2021. Hovedårsaken til underskuddet i 2022 var negativ avkastning på de midlene som er til forvaltning. Driftsresultatet ble - 4,1 mill. kroner i 2022 sammenlignet med 1,3 mill. kroner for 2021.

Sum driftsinntekter var i 2022 111,8 mill. kroner, en økning på 1,2 mill. kroner fra 2021. Endringen forklares av redusert kontingentinngang på 0,9 mill. kroner, mens andre driftsinntekter økte med 2,1 mill. kroner. Sum driftskostnader for 2022 var 115,9 mill. kroner, en økning på 6,7 mill. kroner fra 2021. I 2022 var det en økning i antall ansatte, økt møte- og reiseaktivitet samt økte energikostnader.

Netto finansposter gav et resultat på - 42,3 mill. kroner i 2022 sammenlignet med 36,1 mill. kroner i 2021. Den negative avkastningen i 2022 er en konsekvens av at aksjemarkedet har falt samtidig som rentene har steget og medført svak obligasjonsavkastning.

Totale eiendeler ble redusert med 53,5 mill. kroner fra 661,1 mill. kroner i 2021 til 607,6 mill. kroner i 2022. Bevegelsen forklares i hovedsak av verdiendringen på aksjer og obligasjoner. Egenkapitalen er endret med årets resultat samt aktuarberegnet gevinst på pensjonsforpliktelsen, til sammen en netto endring på -43,7 mill. kroner. Langsiktig gjeld ble redusert med 7,8 mill. kroner fra 2022, mens kortsiktig gjeld var på tilsvarende nivå som året før.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2022

Flåtestatistikk

Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2023

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	31	367	17 283 111	48,9	3	370
Vestfold og Telemark	5	44	1 288 934	3,7	0	44
Sørlandet	10	74	1 246 321	3,5	2	76
Stavanger	29	93	2 844 743	8,0	35	128
Haugesund	13	196	5 027 811	14,2	2	198
Bergen	30	351	6 841 766	19,4	8	359
Sunnmøre	12	114	621 070	1,8	3	117
Nord-Norge	2	16	188 730	0,5	0	16
Totalt	132	1 255	35 342 486	100 %	53	1 308

Utviklingen i norsk kontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

	Norsk flagg					Utenlandsk flagg		Totalt		
	NOR		NIS		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
2022	158	0,8	724	21,8	882	22,6	808	24,3	1 690	46,9
2023	133	0,5	739	21,6	872	22,1	762	23,5	1 634	45,6

Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2023

Skip over 100 bt. i utenriksfart.

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Total	
	NOR		NIS		Sum					
	Antall	1000 dvt.	Antall	1000 dvt.	Antall	1000 dvt.	Antall	1000 dvt.	Antall	1000 dvt.
Passasjerskip og ferger ¹⁾	7	(286)	19	(542)	26	(828)	9	(278)	35	(1 106)
Gasstankskip	0	0	50	2 370	50	2 370	74	5 164	124	7 534
Kjemikalietankskip	1	8	137	4 226	138	4 234	107	2 341	245	6 575
Bøyelaster og lagerskip	0	0	30	4 027	30	4 027	28	3 306	58	7 333
Andre oljetankskip	0	0	19	2 006	19	2 006	34	5 410	53	7 416
Kombinasjonsskip	0	0	4	306	4	306	12	959	16	1 265
Bulkskip	0	0	68	4 093	68	4 093	36	1 867	104	5 960
Andre tørrlastskip	5	9	217	3 604	222	3 613	308	3 673	530	7 286
Offshore serviceskip	120	520	195	1 000	315	1 520	154	753	469	2 273
Total	133	537	739	21 632	872	22 169	762	23 473	1 634	45 642

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

Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2023	
	Antall	1 000 dvt
Marshall Island	128	7 811
Bahamas	124	3 740
Barbados	94	326
Malta	48	798
Kypros	44	195
Singapore	37	2 242
Isle of Man	34	1 001
Liberia	31	1 748
Brasil	30	213
Gibraltar	23	164
Nederland	20	113
Portugal	19	257
Antigua & Barbuda	14	44
UK	13	252
DIS (Danmark)	12	376
Spania	12	909
USA	11	270
Panama	10	236
Sverige	10	281
Andre flagg (17)	48	2 495
Total	762	23 473

Utvikling i norskkontrollert ordrebok

Skip over 100 bt i utenriksfart

1. januar	Skip			Rigger		Skip og rigger totalt	
	Antall	1 000 dvt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
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
2022	49	2 538	44,9	2	7,0	51	51,9
2023	81	3 532	85,2	2	7,9	83	93,1

Fordelt på typer	2021		2022		2023	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	1	-	-	-	-	-
Gasstankskip	14	1 175	19	1545	27	2411
Kjemikalietankskip	2	35	-	-	4	27
Bøyelastere	8	1 070	4	556	2	308
Oljetankskip	2	220	2	220	2	220
Kombinasjonsskip	3	251	-	-	-	-
Bulkskip	1	82	-	-	-	-
Andre tørrlastskip	8	98	11	139	24	467
Offshore serviceskip	10	150	13	78	22	99
Totalt skip	49	3 081	49	2 538	81	3 532

Flyttbare offshoreinnretninger

Rigger/boreskip	-	2	2
-----------------	---	---	---

Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjvirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
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
2022	16	14	-	1	31
2023	18	14	-	1	33

Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Utenlandsk flagg	Total
	NIS	NOR	Sum		
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
2022	11,2	12,0	11,3	10,7	11,0
2023	11,2	13,7	11,3	11,2	11,2



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