

Årsrapport 2021





Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Årsrapport 2021

1. Innledning

Koronapandemien preget store deler av Norges Rederiforbund og medlemmenes hverdag i 2021. I september ble det også et regjeringsskifte med nytt mannskap på Stortinget. Samtidig har klima blitt en viktig del av skipsfarten og tatt en større plass i forbundets arbeid.

Fra Rederiforbundets side har det vært tre hovedprioriteringer for arbeidet i 2021. Disse kommer i tillegg til det arbeidet som gjøres for å bistå medlemmer i håndteringen av koronakrisen;

1. **Oppfølging og konkretisering av våre klimaambisjoner**, herunder jobbe aktivt for markedsmekanismer som riktige incentiver for teknologiutvikling og nullutslippsløsninger for alle segmenter, både gjennom IMO's prosesser, EUs Green Deal og nasjonalt gjennom behandlingen av klimameldingen i Stortinget og i forbindelse med utforming av en ny regjeringsplattform.
2. Ta initiativ som kan styrke *rammevilkårene for privat eierskap*. Samt sikre en bedre skattlegging av «arbeidende kapital».
3. Sikre en bred enighet om en *offensiv maritim politikk* som stimulerer til arbeidsplasser og verdiskaping langs hele kysten. Tiltak som kan sikre aktivitet i hele den maritime klyngen vil stå sentralt.



Læring fra Covid-19-pandemien
Mennesker, samarbeid og beredskap

FORSIDE PANDEMIRAPPORT 2021. ILLUSTRASJON: MELKEVEIEN

2. Korona

Pandemien preget det meste av arbeidshverdagen og -vilkårene våre i 2021. Med ulike virus-varianter, smittetall og hyppige regelendringer i Norge og internasjonalt i løpet av året, så har Rederiforbundet og medlemmene jobbet døgnet rundt for å finne gode løsninger for å holde aktiviteten i gang og holde god dialog med myndighetene.

Mannskapsbytter og vaksinerings av sjøfolk

Det har i store deler av året vært svært krevende å gjennomføre mannskapsbytter selv om mange rederier har lært seg å håndtere situasjonen. Manglende koordinering av smittevernrestriksjoner på tvers av landegrensener har vært en stor utfordring. Dette har ført til at mannskapsbytter har vært vedvarende krevende i deler av verden. I Norge kom man virkelig i gang med vaksineringsen i løpet av våren og sommeren 2021, noe som ga

gode resultater i løpet av høsten. Men for en næring som har forflytning på tvers av landegrensener som operasjonsmønster, er ikke denne pandemien over før mange nok er vaksinert globalt.

Fem FN-organ, WHO, IMO, ILO, ICAO og IOM, anmodet våren 2021 om at land prioriterer sjøfolk for vaksinerings på grunn av sin samfunnskritiske rolle i å opprettholde de globale verdikjedene som verden er avhengig av. Rederiforbundet støttet dette anmodningen. Sjøfolk fikk i løpet av sommeren og høsten 2021 tilbud om vaksine i en rekke land, inkludert i Norge.

Under hele pandemien har administrasjonen og medlemmene hatt tett dialog, og egne korona-webinar der man har delt erfaringer, kommet med innspill og fått siste informasjon om situasjonen internasjonalt, og om norske regler og anbefalinger.



HANS KONGELIGE HØYHET KRONPRINS HAAKON UNDER DIGITAL SEILAS.
FOTO: KONGEHUSET.

Digital Seilas

H.K.H. Kronprins Haakon møtte 1. februar fire sjøfolk, sjømannsorganisasjonene, medlemmer og Rederiforbundet for en samtale om hverdagen til sjøs under koronapandemien. «Takk for innsatsen – og for alt dere gjør for å holde hjulene i gang under koronapandemien. Uten skipsfarten stopper verden helt opp», sa H.K.H. Kronprins Haakon i møtet.

COVID-19 og økonomiske støtteordninger

Gjennom 2021 ble det arbeidet kontinuerlig med å sørge for at omsetningstap og andre kostnader forbundets medlemmer har med håndtering av pandemien, ble kompensert. Rederiforbundet har blant annet spilt inn et behov for endringer i formuesskatt på arbeidende kapital, en pakke for grønn omstilling av skip, endringer i permitteringsregelverk, sikring av tilgang på kapital og fjerning av taket i nettolønnsordningen. I tillegg har Rederiforbundet gitt tilbakemelding på de foreslåtte kompensasjonsordningene i flere runder.

- Takene i ordningen må økes
- Smittevernkostnader må inkluderes i ordningen
- Nystartede selskaper må inkluderes i ordningen

Evaluering av pandemien

Styret i Norges Rederiforbund har vært opptatt av å lære av pandemien. Næringen har gjennomgått en ekstraordinær krise som ikke kan sammenlignes med tilsvarende hendelser i nyere tid. Styret besluttet derfor våren 2021 at Rederiforbundet nedsetter et utvalg blant medlemmene som evaluerer og trekker ut lærdommer fra Covid-19 pandemien. Utvalget ble ledet av Jan-Kristian Haukeland fra DOF Subsea.

Den overordnede erfaringen er at Rederiforbundet og medlemsbedriftene har håndtert krisen godt. Samtidig har utfordringene vært store, og det har vært krevende med mannskapsbytter internasjonalt. Dette kommer klart til syne når ICS anslår at omkring 400 000 sjøfolk i lange perioder har vært strandet om bord på skip rundt i verden, uten mulighet til å komme seg hjem.

Rapporten fremhever at rederiene og Norges Rederiforbund har stående og kompetente beredskapsmiljøer. Sammen med sterke allianser og nettverk nasjonalt og internasjonalt, samt samarbeidsstrukturer i Rederiforbundet med kultur for deling, utgjør dette en beredskapskapasitet som raskt kan mobiliseres og innrettes for håndtering av kriser.

Norges Rederiforbunds tette samarbeid med Utenriksdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet bidro til god håndtering av mange løpende saker. Internasjonalt brøt samarbeidet mellom land sammen, og arbeidet med IMO-protokollen gav ikke den uttelling man kunne forvente. Etableringen av eget test- og karantenesenteret på Manila i regi av Norwegian Training Center (NTC) var et helt konkret eksempel på potensialet i Rederiforbundets nettverk internasjonalt.



ÅRSKONFERANSEN 2021 FRA BERGEN. F.V CEO I UTKILEN SIRI-ANNE MJÅTVEDT, PROGRAMLEDER SIRI-LILL MANNES, PRESIDENT PAUL-CHRISTIAN RIEBER OG KONSERNDIRREKTØR I SPAREBANK VEST RAGNHILD JANBU FRESVIK. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

3. Klima og miljø

Norsk rederinæring har høye ambisjoner om å være klimanøytrale i 2050 og fra 2030 skal norske rederier kun bestille skip basert på nullutslipps-teknologi. Dette betyr at vi kun har resten av dette ti-året til å utvikle og skalere løsninger som er både klimanøytrale og lønnsomme i markedet.

IMOs klimaarbeid

IMO har gjennom 2021 jobbet med å få på plass nytt regelverk som skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra næringen. I tillegg til å jobbe frem nye krav til energieffektivisering som skal bidra til å redusere utslipp på kort sikt (frem mot 2030), har IMO også i løpet av 2021 startet diskusjonen om langsiktige klimatiltak. Fra Rederiforbundets side har vi over tid støttet og jobbet for en global CO₂-avgift på drivstoff fastlagt gjennom IMO, hvor innsamlede midler går tilbake til grønne tiltak i næringen. Vi er derfor fornøyd med at det internasjonale rederiforbundet (ICS) fremmet et forslag om dette til IMO høsten 2021.

IMO har startet en revisjonsprosess av sin klimastrategi, et arbeid som skal konkluderes i 2023. I den forbindelse mener Norges Rederiforbund det er viktig at ICS høsten 2021 vedtok et nytt klimamål

om netto null CO₂-utslipp fra skipsfarten innen 2050. ICS har fulgt opp vedtaket og foreslått at IMO skjerper klimaambisjonene i tråd med ICS sin nye posisjon.

Fit for 55 og EUs taksonomi

EU har siden 2019 skrudd opp klimaambisjonene kraftig og forpliktet seg i 2020 til å kutte klimagassutslippene med 55 prosent innen 2030. I juli 2021 la Europakommisjonen frem den omfattende regelverkspakken Fit for 55 som konkretiserer hvordan målet skal nås. Det foreslås bl.a. at skipsfarten tas inn i EUs kvotesystem (ETS) og får krav om økende andel alternative drivstoff (FuelEU). Rederiforbundet har gjennom høsten 2021 brukt mye tid på å analysere pakken og spille inn forslag til justeringer. Den politiske prosessen i Brussel vil trolig ta 1-1,5 år.

Kriteriene for første del av EUs taksonomi (definisjon av bærekraftige investeringer), ble lagt frem i april 2021 og endelig godkjent i desember. En begrenset rapporteringsplikt starter fra januar 2022. Rederiforbundet og det europeiske rederiforbundet (ECSA) har støttet at skipsfarten er blant næringene som er inkludert i taksonomien fra start, og deltar samtidig aktivt i innspillrundene for å sikre at de valgte kriteriene treffer riktig. Et utkast til



PRESIDENT PAUL-CHRISTIAN RIEBER OG ADMINISTRERENDE DIREKTØR I NORGES REDERIFORBUND HARALD SOLBERG I BRUSSEL I SEPTEMBER 2021.
FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

kriterier for del to av taksonomien ble presentert i august 2021, men konkluderes ikke før i 2022.

COP 26

Norges Rederiforbund var til stede under klimaforhandlingene COP26 i Glasgow i november. Lasse Kristoffersen, visepresident i det internasjonale rederiforbundet (ICS) og CEO i Torvald Klaveness og administrerende direktør i Norges Rederiforbund Harald Solberg var deltagere på shippingkonferansen «Shaping the Future of Shipping» i regi av ICS.

Utslippsrapportering

Et viktig element i oppfølgingen av Rederiforbundets klimastrategi er å kartlegge egne utslipp, samt analysere og publisere resultatene. DNV har blitt engasjert for å utarbeide utslippstall og modellen som benyttes baserer seg på AIS-data som gir utslippstall basert på AER (annual efficiency ratio). Prosjektet forventes slutført i første halvdel av 2022, og vi mener dette vil være et viktig verktøy for å måle hvordan næringen ligger an for å nå egne klimamål.

Hurdalsplattformen og grønn omstilling

Etter stortingsvalget fikk Norge et nytt stortingsflertall og en ny regjering. I Hurdalsplattformen som ble lagt frem i oktober 2021 uttaler den nye regjeringen at den blant annet vil legge frem en pakke for

klimavennlig omstilling av skip. Regjeringen legger også opp til at satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder skal styrkes. Det skal gjennomføres en utredning av tiltak for å nå målet om at en større andel av godset skal fraktes på sjøen.

Den nye regjeringen har uttalt at de vil gjøre Norge til en pådriver for en mer ambisiøs internasjonal klimapolitikk, blant annet ved å lansere en grønn pakke for klimavennlig omstilling av skip. Rederiforbundet ønsker dette arbeidet velkommen, og mener det er et stort behov for å gjennomgå verktøykassen og virkemiddelapparatet for å intensivere klimaarbeidet i norsk maritim sektor.

Arbeidet ledes av fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran i nært samarbeid med klima- og miljøminister Espen Barth Eide. Norges Rederiforbund ønsker å bidra aktivt inn i utarbeidelsen av den varslede grønne omstillingspakken for klimavennlig omstilling av skip. Våre hovedprioriteringer i det arbeidet er:

- Et gjensidig forpliktende klimapartnerskap mellom maritim næring og staten med mål om utslippskutt
- Etablering av et CO₂-fond basert på inntekter fra EUs kvotehandelssystem og økt CO₂-avgift som skal sikre utvikling av nye klimaløsninger for skipsfarten

- Etablering av nytt virkemiddel gjennom differansekontrakter, en mekanisme som kan redusere prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og nye energibærere, ved at staten garanterer for differansen
- Etablering av en internasjonal avgift på CO₂ for skipsfarten fastlagt i IMO
- Utvide løpetiden på risiko- og toppfinansieringslån gitt til finansiering av skip, og ta risiko- og toppfinansieringslånordningene ut av virkemiddelapparatet og inn i banksystemet gjennom statlige garantiordninger
- Stille krav til operatørene om å ta i bruk alternative drivstoff i offshoreflåten

CO₂-fond

I dag er tradisjonelt drivstoff vesentlig billigere enn mer klimavennlige alternativer. I en bransje med hard konkurranse er det avgjørende at prisforskjellene på fossilt og klimavennlig drivstoff reduseres, hvis man skal få fart på den grønne omstillingen. Derfor er det behov for et CO₂-fond som kan akselerere utviklingen av ny teknologi og alternative energiformer i maritim næring.

Midlene fra fondet bør blant annet brukes til å finansiere differansekontrakter – en ordning der man i en overgangsfase får tilskudd som dekker prisforskjellen mellom tradisjonelt drivstoff og drivstoff som hydrogen eller ammoniakk.

Det vil bidra til at flere benytter seg av alternativt drivstoff, som igjen vil gi raskere utbygging av infrastruktur for og produksjon av alternative drivstoff.

Næringen har svært gode erfaringer med å redusere NO_x-utslipp gjennom teknologiutvikling støttet av NO_x-fondet. Det bør utarbeides en tilleggsavtale til NO_x-fondet for å sikre at samme mekanisme fører til finansiering av CO₂-reducerende tiltak.

Havvind

Solberg-regjeringen åpnet områdene Utsira nord og Sørlike Nordsjø II for konsesjonsbehandling

fra 1. januar 2021. Samtidig trådte havenergilovforskriften i kraft. I juni lanserte Solberg-regjeringen en stortingsmelding om verdiskaping fra norske energiresurser «Energi til arbeid», hvor utviklingen av havvind var en vesentlig del. I tillegg ble det lansert et rammeverk for havvind på norsk sokkel. Regjeringen la opp til tildeling av areal for havvind ved auksjon, men bruk av mer kvalitative tildelingskriterier for flytende havvind i en fase med umoden teknologi. Det ble ikke satt et mål for utbygging innen 2030, slik andre europeiske land har gjort.

Med Støre-regjeringen har vi fått presentert en revidert havvindstrategi. I strategien fremgår det blant annet at det er behov for å dele de åpne områdene inn i mindre utlysningsområder, med en maksimal installert effekt per delområde.

Strategien er sendt på høring med høringsfrist 29. april, som Norges Rederiforbund vil delta i. Støre-regjeringen har samtidig varslet at det vil komme et tillegg til energimeldingen i løpet av våren 2022.

Klimameldingen og maritim stortingsmelding

I begynnelsen av 2021 la Solberg-regjeringen frem klimameldingen. Norges Rederiforbund ønsket meldingen velkommen, men vurderte den slik at virkemidlene ikke var tilstrekkelige for å oppnå målene om utslippsreduksjoner i skipsfarten. Norges Rederiforbund trakk frem potensialet som ligger i maritim næring for å nå norske klimamål, og viste til at virkemiddelapparatet må styrkes.

Solberg-regjeringen la også frem Maritim stortingsmelding tidlig i 2021 og den ble behandlet i Stortinget i april med bred tilslutning til den maritime politikken generelt, og til en grønnere næring som drives fremover av kompetanse, vilje og evne til å utvikle og ta i bruk ny teknologi. Det har i løpet av våren og høsten 2021 vært gjennomført en rekke strategiske arbeidsmøter innen ulike tema som; kompetanse, grønn skipsfart og digitalisering. Strategien ventes å være ferdigstilt tidlig 2022.

Fra land til sjø

Nasjonal transportplan ble lagt frem i mars, med føringer for investeringene i samferdsel for de neste tolv årene. Stortinget har fastsatt et mål om



POLITISK DEBATT UNDER
ARENDA SUKA 2021. FOTO:
NORGES REDERIFORBUND

å flytte mer gods fra land til sjø. Men ambisjonen i den fremlagte transportplanen var lavere enn i tidligere transportplaner. Samtidig som det ble vist til at den fremlagte transportplanen var mer realistisk og at sjøtransportens del av nasjonal transportplan historisk konsekvent har vært underfinansiert.

I høring spilte Norges Rederiforbund inn behovene for en styrket incentivordning for godsoverføring og en styrket konkurransekraft ved reduksjon av avgiftsnivået til skipsfarten, herunder ved modernisering og effektivisering av lostjenesten.

4. Privat eierskap

Norske rederi har et stort innslag av private eiere, og privat, langsiktig og «kompetent» kapital bidrar i avgjørende grad til den omstilling og utvikling av næringslivet vi ser i dag. I mange lokalsamfunn langs norskekysten står de maritime bedriftene for over halvparten av sysselsettingen i privat sektor. Alt er drevet frem og finansiert av lokale, private eiere med vilje til langsiktig tenkning og verdibyggning.

Formuesskatten er en særskatt på norsk eierskap, som systematisk diskriminerer norske private eiere i forhold til statlige og utenlandske eiergrupper. Den tapper i tillegg bedriftene for kapital som kunne gått til innovasjon, omstillingstiltak og nye arbeidsplasser. Norges Rederiforbund arbeider derfor for å redusere og på sikt fjerne formuesskatten på arbeidende kapital.

De siste åtte årene har vi sett en mindre ambisiøs politikk for norsk privat eierskap enn hva vi hadde ønsket og forventet fra en borgerlig regjering.

Med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i regjering er det politiske bildet endret. På den ene siden fastslår regjeringen i Hurdalsplattformen at de vil føre en forutsigbar og ansvarlig skattepolitikk, og at norske bedrifter skal ha gode, forutsigbare og stabile rammevilkår som legger til rette for private investeringer og videre vekst. På den andre siden så vi allerede i fremleggelse av Støre-regjeringens tilleggsproposisjon og Stortingets behandling av statsbudsjettet at inndekning for større satsinger hentes gjennom en økning i skatt på formue og utbytte på ti milliarder kroner. Etter de krevende utfordringene som den maritime næringen har møtt de siste årene er det nå avgjørende med høy grad av forutsigbarhet. Norges Rederiforbund mener regjeringen bør justere innretningen av formuesskatten slik at arbeidende kapital fritas for formuesskatt.

Finansminister Trygve Slagsvold Vedum har ved flere anledninger varslet et ønske om sterkere satsing på norsk eierskap, og at regjeringen vil legge til rette for private investeringer som gir nye arbeidsplasser. Dette er positive signaler som Norges Rederiforbund mener bør reflekteres i statsbudsjettet for 2023 gjennom konkrete lettelser i beskatningen for norske private eiere. Dette følger av innspill som er videreformidlet regjeringen og regjeringspartiene i arbeidet med statsbudsjettet for 2023.



NORGES REDERIFORBUNDS STYRE HADDE STYREMØTE I BERGEN I OKTOBER 2021. PÅ BILDE FRA VENSTRE: LINE REMØY STRØMSVIK, HARALD FOTLAND, ANNE JORUNN MØKSTER, ELI VASSENDEN, PAUL-CHRISTIAN RIEBER, HARALD SOLBERG (BAK), SYNNØVE SEGLEM OG NILS MAGNE FJEREIDE (BAK). HELT TIL HØYRE CEO I ODFJELL SE, KRISTIAN MØRCH. FOTO: NORGES REDERIFORBUND / ODFJELL SE.

Privat eierskap var også et av temaene som fikk stor oppmerksomhet under et av Rederiforbundets seminarer under Arendalsuka 2021. Norges Rederiforbund arrangerte fire egne seminarer under Arendalsuka 2021, arrangementene var godt besøkt og vi opplevde stort engasjement rundt våre saker.

5. Maritim Klynge

Norsk skipsfart er global, og Norge er et av få land med en tilnærmet komplett maritim klynge. Norske rederier ser store muligheter ved at Norge tar lederskap på utvikling av nye løsninger i stor skala, som både Norge og verden trenger. Dette vil kunne skape nye arbeidsplasser og aktivitet i den maritime klyngen langs kysten.

Dialog og nettverkstreff

For å vise bredden i maritim næring og gi politikere og beslutningstakere mer kunnskap om hva som skjer i rederiene, ble det i månedsskiftet januar-februar arrangert bedriftsturneer for flere av partiene på Stortinget. Turneene bestod av Teams-møter med ulike medlemmer og aktører i maritim næring, med tid til presentasjon av spennende prosjekter og en fremoverlent maritim næring. Vi opplevde turneene som svært gode, med godt oppmøte og stort engasjement hos deltakende politikere. I oktober 2021 inviterte vi også flere politikere til nettverkstreff, der de fikk blant annet møte medlemmer og høre mer om ulike prosjekt og satsinger de har satt i gang.

Forslag om endringer i rederiskatteordningen

Finansdepartementet sendte i september 2021 på høring forslag til endringer i rederiskatteordningen, som innebærer at selskap i ordningen kan bruke fartøyene også til visse skattepliktige aktiviteter (delt virksomhet). Formålet med endringene er å gi selskap i ordningen større fleksibilitet og mulighet for hensiktsmessig utnyttelse av fartøy, samt redusere risikoen for at brudd på ordningens vilkår skal medføre ufrivillig uttreden.

Under høringen mente Rederiforbundet det var svært positivt og viktig at det er foreslått adgang til delt virksomhet i rederiskatteordningen. Vi skulle imidlertid sett at endringsforslagene i større grad hadde medført at den norske rederiskatteordningen hadde blitt mer lik de øvrige europeiske rederiskatteordningene. Med de foreslåtte endringene er det fortsatt mindre fleksibilitet og større økonomisk risiko ved å være i den norske ordningen. På denne bakgrunn mente vi det var behov for mer omfattende endringer av rederiskatteordningen enn det Finansdepartementet hadde foreslått.

Finansdepartementet tar sikte på at endringene skal tre i kraft med virkning fra og med inntektsåret 2022. Forslagene forutsetter imidlertid godkjenning av EFTAs overvåkningsorgan (ESA), og et endelig lovforslag vil ikke bli fremmet for Stortinget før slik godkjenning foreligger.

Fondsmodell for resirkulering av skip

Rederiforbundet støtter et nytt forslag til fondsmodell for resirkulering av skip, som et tillegg til den allerede

etablerte kondemneringsordningen som gjaldt i 2021. Det nye forslaget til fondsmodell retter seg mot utdaterte fartøyer bygget mellom 2000 og 2010, og som fremdeles er gjeldstynget, og går ut på at staten bidrar til å slette gjeld på disse fartøyene og ta de ut av markedet. Etter oljekrisen i 2014 har etterspørselen etter slike fartøy blitt stadig mindre og langs norskekysten lå det om lag 200 skip i opplag på tidspunktet da forslaget til ny fondsmodell ble lansert i mars, men ble ikke besluttet gjennomført av regjeringen.

Beregninger analysebyrået Menon har gjort for Maritimt Forum viser at gjenvinning av 81 overflødige skip vil gi en verdiskapning på 2,3 milliarder kroner og om lag 1 700 årsverk ved norske skipsverft. Rederiforbundet jobber i politiske kanaler for å få gjennomslag for innføring av en slik ny fondsmodell, og har blant annet spilt det inn i regjeringens arbeid med statsbudsjettet for 2023.

Konjunkturrapport 2021

Norges Rederiforbunds konjunkturrapport for 2021 ble overlevert næringsminister Iselin Nybø 10. mars. Rapporten tar for seg den økonomiske utviklingen i næringen, i tillegg til å peke på de store grønne mulighetene som ligger i maritim næring. Hovedmålgruppen for rapporten er politikere og beslutningstakere. I tiden etter lansering ble det gjennomført møter med en rekke av disse. Rapporten har blitt møtt med interesse av politikerne og resultert i dialog om flere nærliggende tema.

Årskonferansen 2021

Årets konferanse «Transition» ble arrangert digitalt 18. mars fra Bergen og Oslo. Den tematiske rammen for konferansen var at vi befinner oss i en ekstraordinær tid med mye usikkerhet, men også med svært mange muligheter. Covid-19 har endret verden slik vi kjente den, og ikke minst hatt store konsekvenser for skipsfarten både i Norge og internasjonalt. Samtidig har det grønne skiftet kommet enda høyere på agendaen. EUs Green Deal og dens påvirkning på næringen og generelle rammevilkår for ny industri, var også sentrale temaer. HeidelbergCement og Felleskjøpet Agri vant Heyerdahlprisen 2021 for sin satsing på hydrogendrevet lasteskip. Prisen ble delt ut av H.K.H Kronprins Haakon under Rederiforbundets årskonferanse.

6. Internasjonalt samarbeid

Norges Rederiforbund engasjerer seg aktivt i våre internasjonale interesseorganisasjoner, på alle nivåer. Forbundets president Paul-Christian Rieber representerer 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. Prioriterte saker i ECSA og ICS sammenheng inkluderer klima- og miljø saker, Covid-19 relaterte utfordringer, samt handel, proteksjonisme og markedsadgangsproblematikk.

Handelspolitikk og proteksjonisme

På det handelspolitiske området, ble UK og Norge enige om en frihandelsavtale som sikrer medlemmene fortsatt god markedsadgang til Storbritannia. Avtalen kom til anvendelse fra og med 1. desember 2021.

Den omfattende ICS studien om proteksjonisme som Norges Rederiforbund har bidratt aktivt inn til, ble publisert våren 2021. Studien fremhever viktigheten av å bekjempe proteksjonisme ved å blant annet synliggjøre den økonomiske verdien av å bygge ned handelsbarrierer. Studien ga grunnlag for gode diskusjoner om proteksjonisme og handelspolitikk i de multilaterale organisasjonene som blant annet WTO og UNCTAD.

7. Arbeidsgiversaker

Norsk lønn på utenlandske skip

Debatten om norske lønns- og arbeidsvilkår kom på bordet igjen høsten 2021. Saken gjelder sjømannsorganisasjonenes krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norsk farvann og norsk sokkel. Saken har pågått mer eller mindre kontinuerlig siden 2009. I 2021 fikk den en foreløpig avklaring gjennom fremleggelsen av rapporten til maritimt partsutvalg (Holmefjordutvalget). I rapporten er partene enige om en del sentrale prinsipper og utgangspunkter, men det gjenstår mye arbeid, bl.a. med å fastsette de nærmere grensene

for i hvilke områder og segmenter det skal gjelde et krav om norsk lønn. Dette er en svært krevende sak bl.a. fordi det er betydelig uenighet mellom partene om det rettslige handlingsrommet, hvilke virkemidler som er mest formålstjenlig for å sikre både rederienes og sjøfolkenes konkurransekraft samt andre konsekvenser av at det skal gjelde et slikt krav.

Regjeringen har i Hurdalsplattformen varslet at den støtter sjømannsorganisasjonenes krav og fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran har meddelt partene at han tar sikte på å sende et forslag på høring før påske 2022.

Det er avgjørende for medlemmene at forslaget ikke rokker ved anerkjente internasjonale prinsipper, utfordrer EØS-avtalen, Norges folkerettslige forpliktelser eller griper inn i partenes tariffavtaler.

Tariffporteføljen

Norges Rederiforbunds tariffavtaler for NOR-skip, Nordisk NIS og flyttbare innretninger på norsk sokkel har i 2021 alle hatt et 2 års justeringsoppgjør. Med unntak av fergerederiene som har vært hardt kommersielt rammet av Covid og derav fått et betydelig lavere oppgjør har de øvrige endt omtrent på Frontfagets modell på 2,7 prosent, dog etter en runde hos Riksmekleren.

For de internasjonale skipsavtalene har det vært krevende å få gjennomført forhandlinger på grunn av Covid, men fordi vi har historisk gode relasjoner har vi klart å revidere alle avtalene ved bruk av Teams. Det har vært stort fokus på konsekvensene av Covid-restriksjoner world-wide. Utfallet av forhandlingene har gjennomgående vært én prosent økning på basic wage for matrosen (AB).

Forslag om endringer i petroleumsskattesystemet
Finansdepartementet sendte i september 2021 på høring forslag om omlegging av særskatten for



FISKERI- OG HAVMINISTER BJØRNAR SKJÆRAN OG ADMINISTRERENDE DIREKTØR I NORGES REDRIFORBUND HARALD SOLBERG. FOTO: NFD.

petroleumsvirksomheten til en kontantstrømskatt. Omlegging til kontantstrømskatt innebærer at selskapene kan utgiftsføre investeringskostnadene sine med en gang, i stedet for over tid, og at skatteverdien av nye underskudd blir utbetalt ved skatteoppgjøret påfølgende år.

Under høringen var Norges Rederiforbund overordnet positive til en omlegging av særskatten for petroleumsvirksomhet til en kontantstrømskatt. Vi forutsatte at omleggingen gjennomføres slik at aktiviteten på norsk sokkel og aktørmangfoldet i minst mulig grad påvirkes negativt. Videre la vi til grunn at regjeringen vil arbeide for en bred politisk enighet bak omleggingen, slik at man oppnår målsetningen om et stabilt skattesystem. Dette gjør det mulig for rederiene å ha et langsiktig perspektiv på investeringene.

Lovendringene vil fremmes for Stortinget i en egen lovproposisjon våren 2022. Endringene skal tre i kraft med virkning for investeringer som pådras fra og med inntektsåret 2022.



ÅRETS MARITIME TRAINEE-KULL SAMLET PÅ TAKET AV RÅDHUSGATEN 25. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

8. Maritim kompetanse og utdanning

Norges Rederiforbund har i 2021 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. Videreføring av prosjektet er sikret også for 2022, med 37,5 millioner kroner over statsbudsjett. Fokus i den videre satsingen vil være på endringer i kompetansebehov i maritim næring som følge av digitalisering og grønn skipsfart.

Høsten 2021 startet Norges Rederiforbund, i samarbeid med Norsk Sjøoffisersforbund, et nytt kompetanseprosjekt for å gå dypere inn og definere hvilke kompetansebehov som melder seg i næringen som følge av teknologiutvikling, bruk av nye energikilder og økt digitalisering.

Prosjektet skal samle konkrete innspill til:

- Fremtidig kompetansepolitikk
- Videre satsing på maritim utdanning og kompetanse (for eksempel knyttet til MARKOM)
- Etter- og videreutdanningsatsing (for eksempel knyttet til Bransjeprogrammet)

Prosjektet finansieres av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Menon er hyrt inn som prosjektleder. Prosjektet skal ferdigstilles første halvår 2022.

I 2021 startet også Bransjeprogram for maritim sektor. Bransjeprogrammet skal bidra til at det utvikles kortvarige kompetansetilbud basert på hva bedrifter og ansatte etterspør. Tilbudene retter seg mot både sjø- og landansatte i næringen.

Rekruttering

Næringen har de siste årene opplevd mangel på maritime lærlinger. Opplæringskontorene melder om et underdimensjonert tilbud til maritime fag på videregående.

For å opprettholde gode søkertall til utdanningene og vise bredden av karrieremuligheter i maritim næring jobber Rederiforbundet og medlemmene målrettet med omdømmearbeid rettet mot unge i alderen 13-25 år. Prosjektet og kampanjen Maritim Karriere drives av Norges Rederiforbund i samarbeid med Maritimt Forum, og finansieres gjennom Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Prosjektet har som mål å være et nav for det som skjer innen omdømmebygging og rekruttering blant unge. Kampanjen har en sterk tilstedeværelse i sosiale medier og har god og økende rekkevidde.

Kull 14 av Maritime Trainee programmet hadde sin oppstart høsten 2021. På tross av Covid-19 situasjonen, og justeringer og endringer som naturligvis har fulgt av denne, har programmet i stor grad fått gjennomført samlinger og akademisk program. Programmet er, i tillegg til å utdanne toppkandidater til næringen, et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt.

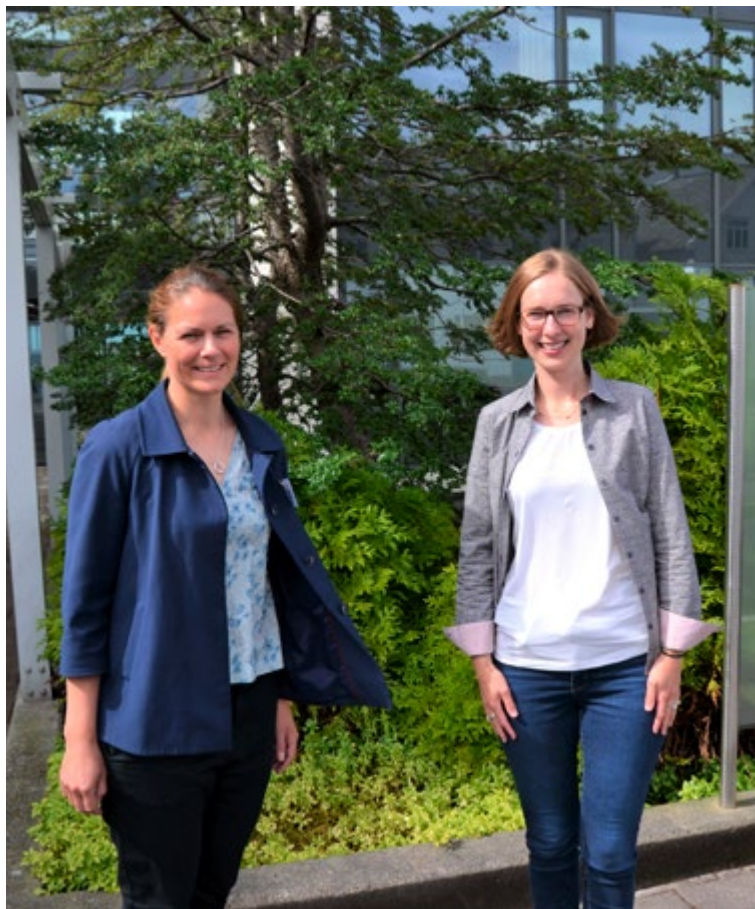
I kadettprosjektet på Filippinene er inntaket av nye kadetter tilbake på normalen etter omleggingen av grunnskolesystemet på Filippinene. Ca 250 kadetter ble tatt opp fra august 2021. Dessverre har Covid-situasjonen gitt store utfordringer og særlig for de som skulle startet kadettperioden om bord (3. året) i sommer fordi det ikke er mulig å gjennomføre den obligatoriske fysiske treningen.

Kjønnsbalanse og mangfold i maritim næring

Etter at styret vedtok anbefalingene og strategien fra rapporten om kjønnsbalanse i maritim næring sommeren 2020 har Norges Rederiforbund jobbet målrettet med nevnte anbefalinger;

- Rekruttere flere kvinner til næringen
- Motivere flere kvinner til å bli i næringen
- Få flere kvinner til stå i lederstillinger og styreverv

Norges Rederiforbund kartlegger mangfold og kjønnsbalanse i et samarbeid med SHE Community, er partner i WISTAs Maritime



VISEPRESIDENT I NORGES REDERIFORBUND, OG VISEADMINISTRERENDE DIREKTØR I KNUITSEN OAS SHIPPING, SYNNØVE SEGLEM SAMMEN MED NÆRINGSMINISTER ISELIN NYBØ I HAUGESUND. FOTO: MARITIMT FORUM.

Meet-Up mentorprogram, og deltar på Kvinner i Kuling – rekrutteringsarrangement i regi av Maritime Bergen.

For første gang i historien heiste Norges Rederiforbund Pride-flagget i Rådhusgaten 25 sommeren 2021. Norges Rederiforbund har de siste årene jobbet systematisk for å fremme mangfold og vise bredden i skipsfarten og maritim næring.

Visepresident i Norges Rederiforbund, og viseadministrerende direktør i Knutsen OAS Shipping, Synnøve Seglem, var til stede da næringsminister Iselin Nybø inviterte til innspillsmøte i Haugesund om likestillingsstrategien for maritim næring i august 2021.



ADMINISTRERENDE DIREKTØR I NORGES REDERIFORBUND PÅ BESØK HOS ISLAND OFFSHORE I ULSTEINVIK. FRA VENSTRE: ADM.DIR TOMMY WALAUNET, HARALD SOLBERG, STYREMEDLEM I NORGES REDERIFORBUND OG STYREFORMANN I ISLAND OFFSHORE MORTEN ULSTEIN, HR-SJEF GURI LILLEBØ OG BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER HÅVARD ULSTEIN. FOTO: ISLAND OFFSHORE.

9. Maritim sikkerhet og beredskap

Pandemien har forsterket flere av de uheldige utviklingstrekkene vi har sett gjennom de siste årene. Problematikk knyttet til forsynings- og verdikjeder, mistillit på tvers av landegrenser og mellom regioner samt økonomiske sjokk bidrar til dette. Resultatet er bedret grobunn for nasjonalisme, isolasjonisme og proteksjonisme. I tillegg har potensielle og eksisterende konfliktlinjer blitt tydeligere.

Midtøsten preges sterkt av spenningene rundt Iran og de trege forhandlingene om en mulig ny atomavtale. Krigen i Jemen har skapt verdens verste pågående humanitære katastrofe, mens situasjonen på Afrikas Horn forblir alvorlig. I Sør-Kinahavet tar Kina seg stadig mer til rette, og vil ventelig ta gradvis og økende kontroll, samtidig som de øker presset mot Taiwan. 24. februar angrep Russland sitt naboland Ukraina. Det er dermed krig mellom Europas to største stater. Angrepet er et grovt brudd på folkeretten og innebærer en dramatisk utvikling for global sikkerhet og stabilitet. Krigen skaper en helt ny sikkerhetssituasjon i Europa, med potensielle konsekvenser som det i dag er vanskelig å forutsi. Omfattende økonomiske sanksjoner og mottiltak vil prege verdensøkonomien og må forventes å påvirke globale forsyningskjeder.

Norges Rederiforbunds aktive og strategiske arbeid for å bedre sikkerheten i Guineabukten og Vest-Afrika krones i skrivende stund med behandling av saken i FNs Sikkerhetsråd. Forhandlingene om en egen Resolusjon pågår nå. Norge er for første gang såkalt «pennfører» på Resolusjonen, og leder arbeidet med denne i Sikkerhetsrådet. Arbeidet med temaet har pågått over tid og bidrar sterkt til geopolitisk fokus, kunnskap og press for å løse problemene.

Samtidig ser vi at såkalte hybride virkemidler brukes i økende grad. Statlige aktører kan blant annet bruke cyberdomenet til påvirkningsoperasjoner, villedning og desinformasjon for å skape tvil om rett og falskt, underbygge kritikk mot myndigheter og styringssett og dermed bidra til negativ utvikling uten å utløse alvorlige mottiltak. Parallelt pågår det cyberangrep for spionasje, rekognosering, testing, kartlegging og økonomisk vinning. Dette pågår nå og er ikke teoretiske muligheter. Julen 2021 viste en rekke angrep mot norske selskaper. Det er derfor gledelig at NORMA Cyber nå er fullt operativt og leverer tjenester og presterer på et nivå som skaper internasjonal interesse.

10. Bærekraftsrapportering

ESG og bærekraft får stadig større fokus, og i 2021 har det vært en rekke aktiviteter knyttet til Rederiforbundets engasjement på ESG området. Norges Rederiforbunds retningslinjer for ESG rapportering er oppdatert for å styrke og harmonisere bærekraftsrapporteringen fra næringen, og det har blitt arrangert webinar om temaet. Rederiforbundet har også gitt høringsuttalelser til nye lovregler om krav til utvidet bærekraftsrapportering i Norge, og i EU under taksonomi, samt til den nye åpenhetsloven som pålegger større selskaper å rapportere om aktsomhetsvurderinger av leverandørkjeder og forretningspartnere. I tillegg har det vært aktiviteter knyttet til vårt medlemskap i Maritime Anti-Corruption Network (MACN).

Finansiering av det grønne skiftet er avgjørende viktig for dekarboriseringen 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. Vi har også etablert en løpende dialog med Eksfin (Eksportfinansiering Norge - tidligere GIEK/Eksportrådet) og med de største norske bankene. Sammen med ECSA har vi i lengre tid jobbet for at næringen skal få en observatørrolle i EUs Sustainable Finance Platform (SFP) som utarbeider kriteriene i taksonomien. Det har vi nå endelig lyktes med, hvilket gir oss større muligheter til å påvirke rammebetingelsene for finansiering i taksonomien.

Forhandlinger om Nordic Marine Insurance Plan (NMIP)

NMIP 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. Forhandlingsdelegasjonen ledes av Norges Rederiforbund. Planen revideres hvert fjerde år og forhandlingene har pågått i hele 2021. Arbeidet skal være ferdig medio 2022 og tre i kraft fra januar 2023. I denne revisjonen er det særlig fokus på følgende tre områder: offshore havvind, autonome skip og en fullstendig revisjon av tidstapsvilkårene.

11. Organisasjon

Medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 42 ved utgangen av 2021. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 60 prosent kvinner og 40 prosent menn. Av ledergruppens syv medlemmer er fire menn og tre kvinner. Det samlede registrerte sykefraværet var i 2021 2,9 prosent, sammenlignet med 1,9 prosent i 2020. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2021.



LEDERGRUPPEN I NORGES REDERIFORBUND F.V. JOHN HAMMERSMARK, VIGGO BONDI, HARALD SOLBERG, CHRISTINE KORME, HELENE TOFTE, ERIK GJERDENE OG TORIL CHARLOTTE KOBELTVEDT. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

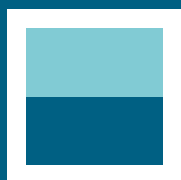
Årsresultat

Årets resultat for 2021 ble et overskudd på 36,3 mill. kroner. Hovedårsaken var god avkastning på de midlene som er til forvaltning. Driftsresultatet ble 1,3 mill. kroner i 2021 sammenlignet med 14,1 mill. kroner for 2020.

Sum driftsinntekter var i 2021 110,5 mill. kroner, en nedgang på 5,2 mill. kroner fra 2020. Reduksjonen forklares av redusert kontingentinnfang og andre driftsinntekter. Sum driftskostnader for 2021 var 109,2 mill. kroner, en økning på 7,6 mill. kroner fra 2020. I 2021 var det økte kostnader til av- og nedskrivninger, gjennomføring av arrangementer som ble kansellert i 2020, samt økt aktivitet på rapporter og utredninger.

Netto finansposter gav et resultat på 36,1 mill. kroner i 2021 sammenlignet med 21,2 mill. kroner i 2020. Endringen forklares gjennom en høyere avkastning på forvaltede midler i 2021 sammenlignet med 2020.

Totale eiendeler økte med 30,6 mill. kroner fra 630,5 mill. kroner i 2020 til 661,1 mill. kroner i 2021. Bevegelsen forklares i hovedsak av verdiendringen på aksjer og obligasjoner. Gjeld var på tilsvarende nivå som året før.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2021

Flåtestatistikk

Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2022

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	28	347	17 028 924	47,7 %	3	350
Vestfold og Telemark	4	48	1 437 534	4,0 %	0	48
Sørlandet	9	73	1 493 613	4,2 %	1	74
Stavanger	29	101	3 150 637	8,8 %	34	135
Haugesund	12	197	4 228 889	11,8 %	2	199
Bergen	29	383	7 538 038	21,1 %	8	391
Midt-Norsk	12	125	658 647	1,8 %	2	127
Nord-Norge	2	16	188 730	0,5 %	0	16
Totalt	125	1 290	35 725 012	100 %	50	1 340

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

Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2022

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)	16	(423)	23	(709)	9	(276)	32	(985)
Gasstankskip	0	0	55	2 538	55	2 538	72	4 874	127	7 412
Kjemikalietankskip	1	8	134	4 147	135	4 155	116	2 533	251	6 688
Bøyelaster og lagerskip	1	143	25	3 301	26	3 444	33	3 959	59	7 403
Andre oljetankskip	1	1	28	3 314	29	3 315	34	4 928	63	8 243
Kombinasjonsskip	0	0	3	226	3	226	13	1 039	16	1 265
Bulkskip	0	0	70	4 091	70	4 091	47	2 371	117	6 462
Andre tørrlastskip	5	9	204	3 205	209	3 214	306	3 803	515	7 017
Offshore serviceskip	143	620	189	956	332	1 576	178	842	510	2 418
Total	158	781	724	21 778	882	22 559	808	24 349	1 690	46 908

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

Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2022	
	Antall	1 000 dvt
Bahamas	153	5 096
Marshall Islands	112	7 258
Barbados	74	257
Singapore	68	2 571
Kypros	50	212
Malta	49	728
Isle of Man	36	1 062
Liberia	34	1 529
Brasil	29	207
Gibraltar	28	207
Nederland	22	120
Panama	18	406
UK	14	257
Portugal	14	217
Cayman Islands	13	686
USA	12	281
Antigua & Barbuda	12	38
Spania	11	907
Sverige	10	281
Andre flagg (17)	49	2 029
Total	808	24 349

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
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
2022	49	2 538	44,9	2	7,0	51	51,9

Fordelt på typer	2020		2021		2022	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	1	-	1	-	-	-
Gasstankskip	12	1 076	14	1 175	19	1545
Kjemikalietankskip	11	379	2	35	-	-
Bøyelastere	8	1 133	8	1 070	4	556
Oljetankskip	4	1 200	2	220	2	220
Kombinasjonsskip	5	418	3	251	-	-
Bulkskip	4	430	1	82	-	-
Andre tørrlastskip	5	83	8	98	11	139
Offshore serviceskip	4	35	10	150	13	78
Totalt skip	54	4 754	49	3 081	49	2 538

Flyttbare offshoreinnretninger

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

Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

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

Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

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



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