

Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association



# Styrets årsberetning

8M  
8  
6  
4  
2  
7M  
8  
6

# Styrets årsberetning

2015

2015 ble et svært krevende år for mange av Rederiforbundets medlemmer. Mens store deler av den tradisjonelle skipsfarten har opplevd svake markeder siden finanskrisen, ble dette året da vi fikk et brått og kraftig omslag i alle offshoremarkedene. Gjennom året gikk vi fra 0 til 100 skip og rigger i opplag.

Ut over store markedsmessige bevegelser, var året også preget av store endringer i det internasjonale omgivelsesbildet. Norge er som et lite og åpent land, sterkt påvirket av store økonomiske, politiske, sosiale og sikkerhetsmessige utfordringer.

Det globale økonomiske bakteppet er preget av svak vekst og stor usikkerhet. Historisk lave renter og et bredt og kraftig fall i råvarepriser, er uttrykk for at kraften i den internasjonale økonomien er svekket. De toneangivende landene har i praksis brukt opp handlingsrommet i penge- og finanspolitikken, og Kina skal gjennom en krevende omstilling. Det betyr at det i mindre grad er poli-

tikk og i større grad er investorers og konsumenters forventninger og adferd som avgjør utviklingen fremover.

Den globale sikkerhetspolitiske situasjonen blir stadig mer utfordrende og dynamisk. I Nord-Afrika og Midtøsten herjer fire borgerkriger. Samfunn og sosiale strukturer er i ferd med å falle fra hverandre, og ekstreme og voldelige terrorgrupper blir stadig sterkere maktfaktorer. Dette utfordrer også maktbalansen mellom stormaktene og etablerte allianser.

For Norge markerer dette året for alvor slutten på en helt eventyrlig periode med en økonomisk vekst og et særdeles gunstig bytteforhold, der de relativt få varene vi eksporterer har økt kraftig i pris, mens de mange varene vi importerer, har falt tilsvarende kraftig. Oljeprisen har nå falt til nær en tredjedel av nivået for bare et par år siden, og aktiviteten på norsk sokkel er kraftig redusert. Etersom oljesektoren står for om lag halvparten av



norsk eksport, en tredjedel av statsinntektene og en femtedel av nasjonalproduktet, sier det seg selv at dette slår direkte og kraftig inn i norsk økonomi.

Det kraftige fallet i offshoreaktivitet internasjonalt og på norsk sokkel representerer en krevende kommersiell utfordring for mange av våre medlemmer. Nedtrekket i aktivitet skaper imidlertid også en bekymring for at større deler av vår hjemlige maritime verdikjede kan miste kompetanse og kapasitet på en måte som svekker vekstkraften og innovasjonsevnen i det norske miljøet fremover.

### *Maritim Strategi*

Regjeringen la i mai frem en god og offensiv maritim strategi med viktige grep for å styrke det norske flagget og konkurransekraften til både norske sjøfolk og maritime bedrifter som opererer i en tøff internasjonal konkurranse. Regjeringen fulgte i all hovedsak opp det regjeringsoppnevnte utvalget, som foreslo endringer i nettolønnsordningen

og oppmyking av fartsområdebegrensningene i NIS innenfor utenriks kystfart, utenriksferjer og på norsk sokkel. Forslagene om endringer i nettolønnsordningen innenfor flere viktige segmenter vil bidra til å styrke konkurransekraften til norske sjøfolk.

Regjeringens strategi inneholder en lang rekke viktige tiltak innenfor kompetanse og utdanning, tiltak som vil bidra til en positiv utvikling innenfor grønn skipsfart, en mer serviceorientert sjøfartsadministrasjon, oppdatering av maritim nærings forsknings-, utviklings- og innovasjonsstrategi – Maritim21 – og ikke minst bidra til at Norge beholder en ledende posisjon når det gjelder utviklingen i nordområdene. Det er viktig at regjeringen her i praksis følger opp sin erklærte ambisjon om at Norge også i fremtiden skal være en av verdens ledende maritime nasjoner.



### *Rammebetingelser for privat eierskap*

Med den omfattende omstilling norsk økonomi må gjennom er det mer enn noen gang viktig med sterke og innovative eiermiljøer. Rederiforbundet deltar i Alliansen for norsk eierskap, og organisasjonene har samlet seg om et konkret, teknisk beskrevet forslag om unntak fra formuesskatt for «arbeidende kapital». Formuesskatten er en svært uheldig særskatt på norske private eiere. Den svekker norsk privat eierskap i konkurranse med offentlige og utenlandske eiere i norsk næringsliv. De uheldige vridningseffektene av skatten blir større når det går dårlig med bedriften. Formuesskatten er i praksis en bedriftsskatt på eiers hånd som må betales, uansett om bedriften går med overskudd eller tap. Formuesskatten svekker bedriftens konkurransedyktighet, soliditet og verdiskapingsevne ved at eier blant annet kan bli nødt til å ta utbytte for å kunne betale skatten, selv når dette ikke er ønskelig eller forsvarlig ut i fra hensynet til videre drift. Formuesskatten er konkurransevridende og uheldig i gode tider. I kreven-

de tider kan den være helt ødeleggende for mange bedrifter. Da skal det betales skatt med penger man ikke har, beregnet på verdier som ikke eksisterer.

### *Konkurranseskraft på sokkelen*

Norsk sokkel har et betydelig potensiale og gir fortsatt svært gode muligheter for langsiktig verdiskaping. Konkurranseskraftig norsk sokkel er viktig både fordi vi ønsker å høste grunnrenten fra våre egne olje- og gassressurser på en effektiv, sikker og miljøvennlig måte, og fordi norsk sokkel er vår hjemmebane og en arena for utvikling av internasjonal konkurranseskraft for oljeselskaper og hele den norske leverandørindustrien. Rederiforbundet har tatt til orde for at det nå er behov for et tett og reelt samarbeid langs hele den maritime verdikjeden og i tre-partsforholdet mellom myndigheter, arbeidstakerorganisasjoner og næringsorganisasjoner for å bidra til å opprettholde så mye mot-syklisk aktivitet som mulig.



## *Statsbudsjett for 2016*

Regjeringen la i oktober frem et forslag til statsbudsjett som fulgte opp den maritime strategien med endringer i nettolønnsordningen og oppmyking av fartsområdebegrensningene i NIS innenfor utenriks kystfart, utenriksferjer og på norsk sokkel. Gjennom oppmyking av fartsområdene og endring i nettolønnsordningen legges det til rette for at flere kan flagge hjem skip, og man vil se en positiv utvikling med flere skip under norsk flagg. Dette vil bidra til å styrke Norges tyngde og innflytelse internasjonalt. Den praktiske, sjøbaserte kompetansen er viktig for hele verdikjeden, og styrking av nettolønnsordningen er derfor viktig for Norge som skipsfartsnasjon.

Statsbudsjettet inneholdt også forslag om vrakpantordning for å bidra til flåtefornyelse i nærskipsfarten. Sammen med bevilgningen av 28 millioner kroner i innovasjonslån til nye skip er dette en god start for å bidra til en mer konkurransedyktig, mer miljøvennlig og moderne flåte. Videre

ble losberedskapsavgiften redusert med 85 millioner kroner. Dette er et viktig steg i riktig retning for et mer konkurransedyktig gebyr- og avgiftsregime for nærskipsfarten, og gode nyheter for alle som er opptatt av mer miljøvennlig godstransport.

## *Viktig avklaring vedrørende livbåter*

Arbeids- og sosialdepartementet besluttet i desember å ikke gjøre endringer i regelverket for livbåter slik det var foreslått fra Petroleumstilsynet. Dette var en svært viktig avklaring. Etter vårt syn ville Petroleumstilsynets forslag ikke gitt noen vesentlig forbedring av sikkerheten på flyttbare innretninger, samtidig som kostnadene ved forslaget ville beløpe seg til flere titalls milliarder kroner. Norges Rederiforbund har helt siden denne saken startet i 2005 vært aktiv i de forskjellige fasene av livbåtprosjektet. Funnene i livbåtprosjektene har gjort at livbåtene er blitt forsterket og modifisert, og at disse i dag har et høyere sikkerhetsnivå enn noen gang. For våre riggmedlemmer er det helt avgjørende å ha god standard og kvalitet på livbåtene.

## Årskonferansen 2015

Økende internasjonal uro, som påvirker vår maritime næring, var tema for Rederiforbundets årskonferanse 2015; Navigating in a New Climate. Dette var tredje gang konferansen ble arrangert. Med mer enn 300 representanter fra næringsliv, politikk og samfunnsnivå er konferansen blitt en viktig møteplass for medlemmene i forbundet, øvrige deler av maritim næring, beslutningstakere og internasjonale gjester. Konjunkturrapporten 2015 ble lansert samme uke. Den er på kort tid blitt en viktig ressurs og kilde til informasjon om situasjonen i næringen.

## Nor-Shipping

Nor-Shipping markerte sitt 50-årsjubileum i 2015. Adm. direktør Sturla Henriksen åpnet konferansen, og Rederiforbundet var aktive i planlegging og gjennomføring av flere arrangement, blant annet ble det arrangert workshop i Arctic Business Council.

## Arctic Business Council

Arctic Business Council er et topplederforum hvor næringslivet selv kan sette agendaen og ta konkrete initiativer med betydning for den videre utviklingen i nordområdene og Arktis. Toppledere fra blant annet olje og gass, skipsfart, fiskeri, mineralnæring, turisme og landbasert industri inviteres til samlinger i Arctic Business Council en gang i året. På det andre møtet i Arctic Business Council, der 32 toppledere fra blant annet National Oilwell Varco, Lloyds of London, Teekay Corp., Rambøll Group, Kongsberg Gruppen og Oceaneering Int. deltok, og definerte følgende åtte strategiske fokusområder for det videre arbeidet: beste praksis, kunnskapsdeling, søk og redning, satellittkommunikasjon, samfunnsengasjement, dialog med interessenter, investeringsverktøy, samt oppfatningen av Arktis.

## Sjøveien er miljøveien

For nærskipsfarten har 2015 vært et begivenhetsrikt år. Maritim strategi, som ble lagt frem 29. mai, signaliserte viktige endringer i fartsområdebegrensningene for NIS-skip, styrking av nettolønnsordningen og refusjonsordningen, samt en rekke andre endringer på miljø og klima som vil ha effekt for nærskipsfarten. I tillegg er lostjenesten blitt effektivisert, tilbringertjenesten konkurranseutsatt, farledsbevisordningen utvidet, og losberedskapsavgiften redusert. Det er også bevilget penger til incentivordninger for flåtefornyelse gjennom innovasjonslån og vrakpantordning i statsbudsjettet for 2016.

Nærskipsfarten har vært høyt på den politiske agendaen. Våren 2015 ble et representantforslag fra KrF med en rekke konkrete forslag til styrking av rammebetingelsene for nærskipsfarten i Norge, behandlet i Stortinget. Blant annet ble det foreslått å redusere og forenkle avgifts- og gebyrregimet, innføre en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring, stimulere til lav- og nullutslipps-teknologi, vrakpantordning og bedre avskrivnings-satser. Forslaget fikk bred tilslutning i Stortinget, og et noe justert forslag ble enstemmig vedtatt. 4. september ble «Bred godsanalyse» lagt frem av NTP-sekretariatet. I analysen ble det identifisert et overføringspotensial fra vei til sjø på 7 millioner tonn gods. Dette vil innebære at omtrent 300 000 vogntog og semitrailere tas av veiene. Det ble også slått fast at en incentivordning for godsoverføring vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## Resirkulering av skip

Norsk skipsfart kjennetegnes av høy kvalitet og et bevisst samfunnsansvar. Det gjelder ikke minst når skip skal resirkuleres etter endt tjeneste på havet. Som næring kan vi ikke forsvare at skip hugges på en måte som setter helse og miljø i fare. Norges Rederiforbund har derfor gjennom mange år arbeidet internasjonalt for å bedre standarden innen skipsopphugging. For en globalisert næring, som skipsfarten, er det kun et internasjonalt bindende regelverk som vil sikre høyere internasjonale



standarder. Sammen med norske myndigheter har vi vært pådrivere for å etablere et regelverk gjennom IMO. Resultatet ble Hong Kong-konvensjonen fra 2009, som er en milepæl i arbeidet med å bedre forholdene ved opphuggingsverft. Konvensjonen stiller blant annet krav om dokumenterte planer for å ivareta miljø og sikkerhet for de ansatte. Vi gir følgende råd til våre medlemmer når det gjelder hugging av skip:

- Vi legger til grunn at rederiene har ansvar for sine skip fra «vugge til grav» og må innrette sine disposisjoner i tråd med dette prinsippet. Det gjelder også dersom skipene selges til tredjepart i forkant av resirkuleringen.
- Vi oppfordrer våre medlemmer til å følge Hong Kong-konvensjonens bestemmelser, selv om disse ennå ikke har trådt i kraft. Det gjelder også for krav til standarder ved valg av resirkuleringsfasiliteter.
- Vi fraråder våre medlemmer å resirkulere skip ved verft som bruker «beaching» som metode.

Vi definerer beaching som «resirkulering av skip der det ikke anvendes faste arrangementer for oppsamling og håndtering av farlig og forurensende avfall».

### *Klima*

Skipsfarten er ikke omfattet av klimaavtalen som ble fremforhandlet under COP21 i Paris i desember. Likevel har forhandlerne i Paris gitt tydelige signaler om at det haster å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene også fra skipsfarten. Rederiforbundet har gjennom flere år arbeidet for å få på plass internasjonale regler for ytterligere CO<sub>2</sub>-reguleringer av den internasjonale flåten. Dette gjelder både tekniske og operasjonelle krav. Vi har også stilt oss åpne for at skipsfarten pålegges en avgift i regi av FNs maritime organisasjon, IMO. Selv om skipsfarten er den overlegent mest energieffektive måten å transportere mye gods over store avstander, må også vi bidra aktivt til å redusere klimautslippene. For en så global næring kan vi bare lykkes med det gjennom felles internasjonale regler og et sterkt mandat til IMO. Sammen med ICS og det franske rederi-

forbundet arrangerte Norges Rederiforbund et høynivåseminar under forhandlingene i Paris. Her inviterte vi toppfolk fra politikk, inkludert Norges klima- og miljøminister og Frankrikes transportminister, næringsliv og internasjonale organisasjoner for å diskutere skipsfartens utfordringer og bidrag under tittelen «Shipping – Part of the Climate Solution!».

I forkant av klimaforhandlingene i Paris blusset diskusjonen om regulering av CO<sub>2</sub>-utslipp fra skipsfarten igjen opp i Brussel. Revisjonen av EUs kvotehandelsdirektiv har ført til en diskusjon om hvorvidt skipsfarten bør omfattes av dette regelverket som vil fortsette gjennom 2016.

### *Nasjonal og internasjonal regelverksutvikling knyttet til sikkerhet*

Arbeidet for å sikre høye internasjonale standarder for helse, miljø og sikkerhet gjennom aktiv deltakelse i nasjonale og internasjonale fora, har hatt høy prioritet også i 2015. I 2015 hadde vi størst fokus på prosessene som pågikk i IMO og ICS innenfor utvikling av nye koder og større endringer i eksisterende regelverk og konvensjoner. Spesielt vil vi trekke frem IGF-koden, som omhandler krav til fartøy som bruker drivstoff med lavt flammepunkt, Polarkoden og diskusjonen som pågår vedrørende hvilke krav som skal stilles til fartøy som frakter industrielt personell. I tillegg ble det fokusert på typiske maritime fagfelt som stabilitet, brannsikring, farlig last, navigasjon, dynamisk posisjonering, evakueringsutstyr, alt for å sikre effektivt og likt regelverk for alle uavhengig av flagg, klasse eller region.

På regionalt nivå var det anvendelsesområder for og innhold i ulike EU-direktiv som krevde innsats, eksempelvis EUs direktiv for offshore sikkerhet, passasjersikkerhet, havnefasiliteter og produktsikkerhet.

Nasjonalt er god kommunikasjon med maritime og petroleumstilsynsmyndigheter viktig, samt aktiv tilstedeværelse i flere samarbeidsfora.

### *Flyktningkrise i Middelhavet*

Flyktningstrømmene til Europa fortsetter over Middelhavet. I 2015 tok over en million mennesker seg over til Europa sjøveien. De fleste av disse kommer via Tyrkia til Hellas. Norske skip bistår fortsatt i redningsoperasjoner i Middelhavet, og dedikerte redningsressurser har resultert i at handelsskip i mindre grad blir kalt opp for å bistå. Siem Pilot, som er det norske bidraget til operasjon Triton, har bidratt til å redde over 10 000 mennesker siden juni 2015. Regjeringen har besluttet at bidraget skal forlenges til mai 2016. Rederiforbundet har også arbeidet opp mot EU-institusjonene for å skape forståelse for skipsfartens bidrag til redningsoperasjonene i Middelhavet og argumentert for behovet for styrket innsats via Frontex. I juli ble Rederiforbundet invitert til å legge frem erfaringer på et seminar om søk- og redning i Europaparlamentet i Strasbourg.

### *Sanksjonslettelser mot Iran*

Iran har mottatt betydelige sanksjonslettelser fra FN og EU som følge av atomavtalen som ble inngått sommeren 2015. Sanksjonslettelsene innebærer at det iranske markedet gjenåpnes for handel og investeringer fra vestlige land. Iran har blant verdens største olje- og gassreserver, som gir store muligheter for norsk maritim- og offshorevirksomhet. USA opprettholder store deler av sine Iran-sanksjoner for egne selskaper og personer. Dette påvirker til dels også europeiske selskapers mulighetsrom i Iran. Rederiforbundet har arbeidet med å gi oppdatert informasjon og veiledning til medlemmene om endringene i sanksjonene. Dette er kommet i tillegg til fortsatt veiledning på Russland-sanksjonene.





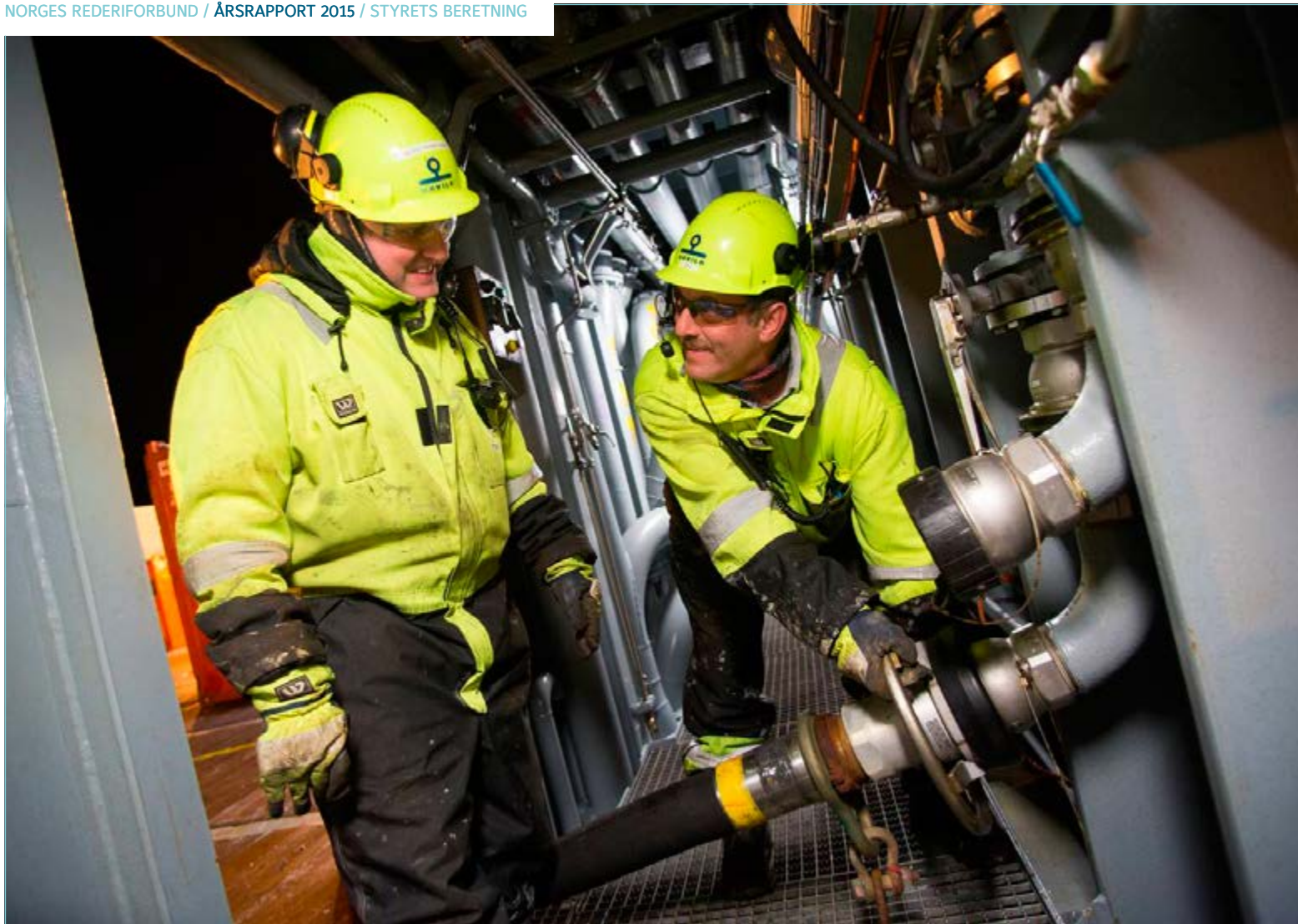
### *Maritim kompetanse*

Norges Rederiforbund arbeider for at medlemsbedriftene skal ha tilgang på kompetent arbeidskraft til en konkurransedyktig pris. En sentral målsetting for Rederiforbundet er at det skal være flest mulig norske sjøfolk på flest mulig norskflaggede skip. I tillegg til en konkurransedyktig maritim politikk krever dette en offensiv kompetansepolitikk.

Skal Norge fortsette å ha en verdensledende rolle i den maritime næringen, er det helt avgjørende at det satses på utdanning, kompetanse og forskningsevne ved forskningsinstitusjonene og i næringslivet, og vi trenger et utdanningssystem som stimulerer for videre utdanning og forskning. Utfordringen er ikke bare å utdanne kompetansen vi trenger i dag, men den vi trenger 10 og 20 år frem i tid. For å få til dette har vi et behov for et fleksibelt, skalerbart utdanningssystem. Hvor det for de praktiske utdanningsløpene i større grad enn i dag er et fokus på å integrere praksis i utdanningen.

### *Kadettsituasjonen*

Det er en generell utfordring at markedene skifter raskere enn utdanningsløpene. I en syklisk næring vil det derfor alltid være vanskelig å dimensjonere inntak til utdanningsløp i forhold til næringens behov. I en krevende markedssituasjon har det vist seg å være spesielt utfordrende å skaffe til veie nok opplæringsstillinger. I juli 2015 inngikk derfor Norges Rederiforbund en protokoll med Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund der det ble åpnet opp for at kadetten på frivillig grunnlag kan inngå en opplæringsavtale som avviker fra «Overenskomsten for norske kadetter under fartstidsopptjening/opplæring om bord til styrmann/maskinist» (Kadettavtalen). Protokollen gjelder frem til kadettavtalens hovedforfall 31. oktober 2016, hvis ikke avtalen sies opp av en av partene. Per 31. desember 2015 var det 427 kadetter som hadde fått plass, mens 153 kadetter sto uten kadett-plass. For å løse dagens akutte situasjon for kadettene må det finnes kortsiktige løsninger. Samtidig er det behov for langsiktig og helhetlig tenkning for å sikre en robust opplæringsmodell.



### *MarHub*

Marhub (tidligere Global Maritime Knowledge Hub) er et initiativ for å styrke Norges posisjon som maritim nasjon gjennom forskning, innovasjon og utdanning. MarHub har siden oppstarten i 2008 utløst over 500 mill. kroner til nye forskningsprosjekter og har resultert i 22 professorater og 62 Phd-stillinger ved ulike maritime utdannings- og forskningsmiljø i Norge. I 2015 har det vært jobbet med å synliggjøre resultater i MarHub, å utvide ytterligere tilfanget av professorater og å få på plass gode rammebetingelser for maritim FoU.

### *Maritim og petroleumsfaglig utdanning i 2015*

Det arbeides bredt, både med maritim- og petroleumsfaglig utdanning, og på alle nivåer fra videregående opplæring, via fagskole og til høyere utdanning. Dette innebærer deltagelse i formelle og uformelle arbeidsgrupper, samt arbeid med overordnede forhold f.eks. knyttet til rammebetingelser for maritim utdanning. Et eksempel på dette er deltagelse i revisjon av Norsk olje og gass' retningslinje 002 Sikkerhets- og beredskapsopplæring samt 024 Kompetansekrav til bore- og brønnpersonell, som begge ble ferdigstilt i 2015. Hovedformålet med revisjonene var å gjøre retningslinjene enklere å forholde seg til gjennom endret struktur.



### *Fornyhet satsing på Filippinene*

Norwegian Training Center Manila (NTC-M) fikk i 2015 ny daglig leder. Et nytt og topp moderne simulatorsenter vil bli åpnet i april 2016. Simulatorsenteret vil bli etablert i egne lokaler utenfor nåværende lokasjon. Det vil frem til 2020 fortsatt være et bredt tilbud om praktisk trening på den gamle lokasjonen.

Det nye simulatorsenteret innebærer en betydelig investering. Kongsberg Maritime står som leverandør av simulatorutstyret. Det vil her være mulig å trene for alle segmenter innen shipping – fra avanserte offshore operasjoner til navigasjon og driftsprosedyrer for den tradisjonelle skipsfarten. Senteret vil også inneholde teknisk avansert utstyr, som gjør det mulig å trene spesifikt på miljøvennlige og energieffektive operasjoner.

Gjennom etableringen av det nye moderne treningssenteret og en videreføring av kadettprogrammet, vil en sikre et tydelig norsk fotavtrykk i det viktigste rekrutteringslandet for norsk og internasjonal skipsfart. Den nye satsingen støtter opp om forbundets langsiktige arbeid som en seriøs og langsiktig arbeidsgiverorganisasjon.

Senteret vil videre representere en «hub» for det norske maritime miljøet i Manila. Det vil ha den nødvendige tyngde til også i fremtiden å kunne bistå filippinske myndigheter i arbeidet med en nødvendig kvalitetsheving av landets sjøfartsadministrasjon og utdanningsinstitusjoner.

## Gjennomslag i NO<sub>x</sub>-saken

Etter at Staten tapte i søksmålet fra Statoil knyttet til om operatørselskapene er ansvarlig for å betale NO<sub>x</sub>-avgift for flyttbare innretninger, besluttet Finansdepartementet isteden å fremme kravet mot offshoreentreprenørene. Forbundet har i brev og møter med Finansdepartementet fremholdt at beslutningen er sterkt urimelig, blant annet fordi avgiftsmyndigheten aldri hadde ment å gjøre riggselskapene ansvarlige. Det er meget gledelig at Finansdepartementet til slutt valgte å frafalle å gjøre kravet gjeldende mot offshoreentreprenørene

## Maritim sikkerhet

Beredskapsarbeidet i forbundet er preget av en stadig mer dynamisk og kompleks sikkerhetspolitisk situasjon. Det er høy aktivitet, og jevnlig øvelser, både med medlemmer og norske myndigheter for å sikre god beredskap og forberedelse på mulige hendelser. Sikkerhetssituasjonen i Midtøsten og Nord-Afrika er en vedvarende bekymring. Det er lite optimisme rundt planlagte fredsforhandlinger, og situasjonen i Libya og Syria kan resultere i kjeder av uforutsigbare konsekvenser. I Egypt ser man en økning i antall angrep samt en dreining til aksjoner mot sivile mål.

ISIL representerer den største terrortrusselen mot sikkerheten i både Midtøsten og Europa. ISIL har, til tross for omfattende mottiltak, foreløpig maktet å beholde store deler av sitt territorium i Syria og Irak. Samtidig har en rekke islamistiske grupper i regionen sverget troskap til ISIL, som dermed har utvidet aksjonsområdet til ISIL med tilhørende betydning og effekt.

Den største trusselen for internasjonal skipsfart er imidlertid fortsatt maritim kriminalitet og piratvirksomhet. Utviklingen i Det indiske hav og Adenbukten har siden mai 2012 vært positiv. Skipsfartens egne tiltak om bord på skipene, kombinert med risikoanalyser, rapporteringsrutiner, militære operasjoner og tiltak på land, har bidratt til å hindre kapringer av skip. Det er fortsatt gode grunner til å opprettholde tiltakene, da piratnettverkene

vurderes å være intakte. Utenfor Singapore og i Malakkastredet er det stadig et høyt antall hendelser. I Guineabukten, og spesielt utenfor Nigeria, er sikkerhetssituasjonen krevende der rapporteringen dreier seg om væpnet tyveri, produkttyveri og kidnapping av mannskap for løsepenger.

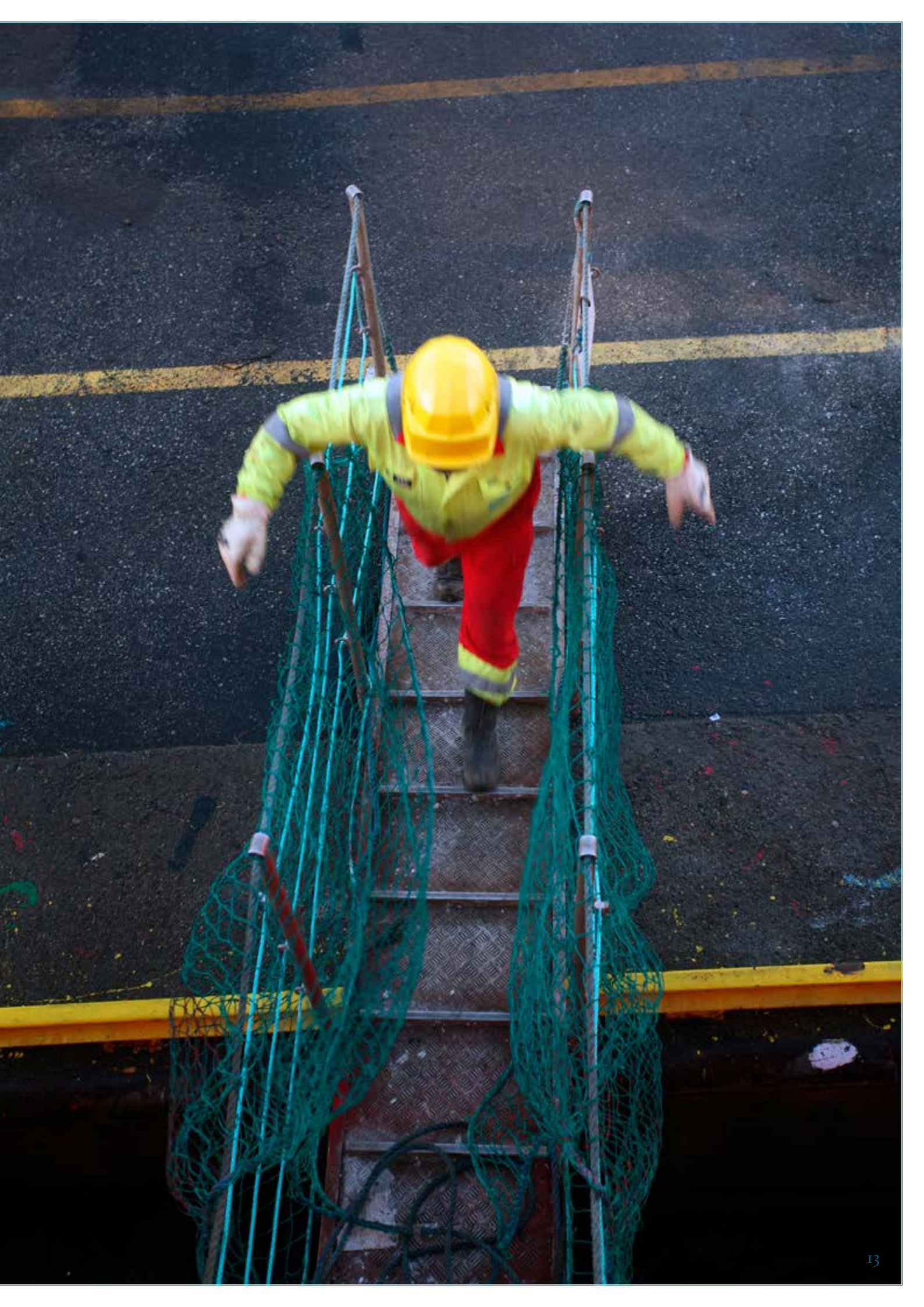
## Tariffavtaler

På arbeidsgiversiden er det Styrets mål å legge til rette for best mulig felles nytte av de kollektive tariffavtalene mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, for på den måten å holde avtalene innenfor forsvarlige rammer.

På tariffsiden ble det for offshore entreprenørvirksomhet på forsommeren gjennomført et mellomoppgjør i underkant av resultatet i andre oppgjør i privat sektor (frontfaget) og omlag samme nivå som på operatørsiden. I mellomoppgjøret for ansatte på NOR-skip i oktober lyktes forbundet med å få forståelse hos sjømannsorganisasjonene om at det ikke var rom for lønnstillegg. Det er også blitt gjennomført justeringsforhandlinger for de nasjonale NIS-overenskomstene og modellavtalene som sikret at avtalene opprettholder sin konkurransedyktighet.

Den kritiske markedssituasjonen har gjort det nødvendig for tariffpartene å vurdere kostnadsreducerende tiltak på mannskapskostnadssiden. Forbundet og sjømannsorganisasjonene er derfor blitt enige om at lønn og kompensasjoner, som er regulert av overenskomsten, skal kunne inngå i de kostnadsreducerende tiltak, og at rederiene lokalt kan inngå særavtaler med de tillitsvalgte om unntak fra lønnsbestemmelser. Avtalen gjelder ansatte i offshoreservicefartøyneringen, og særskilt for skip som opererer uten fast kontrakt.

Forbundet har ikke lyktes på samme måte å etablere en tilsvarende virkelighetsforståelse og handlingsrom med fagforeningene innenfor gruppen for offshore entreprenører. Forbundet startet imidlertid allerede tidlig i 2015 med konkrete forberedelser til hovedoppgjøret i mai 2016.





### *Fokus på rådgivning knyttet til omstilling*

Som følge av de krevende tidene i mange markeder har forbundet hatt stort fokus på rådgivning knyttet til gjennomføring av omstillingsprosesser. Dette gjelder spesielt vanskelige spørsmål knyttet til permittering, nedbemanning, omorganisering, omflagging og fartøyer i opplag. Gjennom året har det vært en økende etterspørsel om bistand i forhold til rettslige prosesser der flere av sakene også berører kompliserte spørsmål som ikke er behandlet for domstolene tidligere.

### *Synlighet*

Norges Rederiforbund skal være en åpen og tilgjengelig organisasjon og ha god dialog med myndigheter og samarbeidspartnere. Rederiforbundet har i dag en tydeligere og mer offensiv agenda på et bredere sett av saker enn tidligere. Dette forsterker ikke bare næringens posisjon og omdømme, men også den politiske robustheten i de nasjonale rammebetingelser som næringen er helt avhengig av.

«Det grønne skiftet», klima og miljø, situasjonen i Middelhavet og utviklingen i verdensøkonomien, er temaer Rederiforbundet har vært synlig i mediebildet på. Vi har også kommunisert situasjonen i markedene, behovet for stabile maritime rammevilkår og å synliggjøre den verdiskapingen og innovasjonskraften som finnes i den maritime næringen.



Rederiforbundet lanserte i 2015 nye nettsider. Her får medlemmene også blant annet tilgang til «Arbeidsgiverportalen», med kommentarutgaver til de mest sentrale tariffavtalene og et sett med veiledninger, maler og faktaark innenfor grunnleggende og bransjespesifikke arbeids- og sjømannsrettslige temaer. Portalen er blitt godt mottatt og er ment å være et levende verktøy under kontinuerlig utvikling.

### *Organisasjon, medarbeiderstab og likestilling*

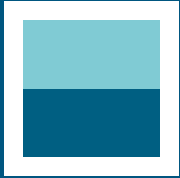
Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 52 årsverk ved utgangen av 2015. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 42 prosent menn og 58 prosent kvinner. Det samlede registrerte sykefraværet var i 2015 1,0 prosent, sammenlignet med 2,2 prosent i 2014. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2015.

### *Årsresultat*

Se eget dokument (se vedlegg).



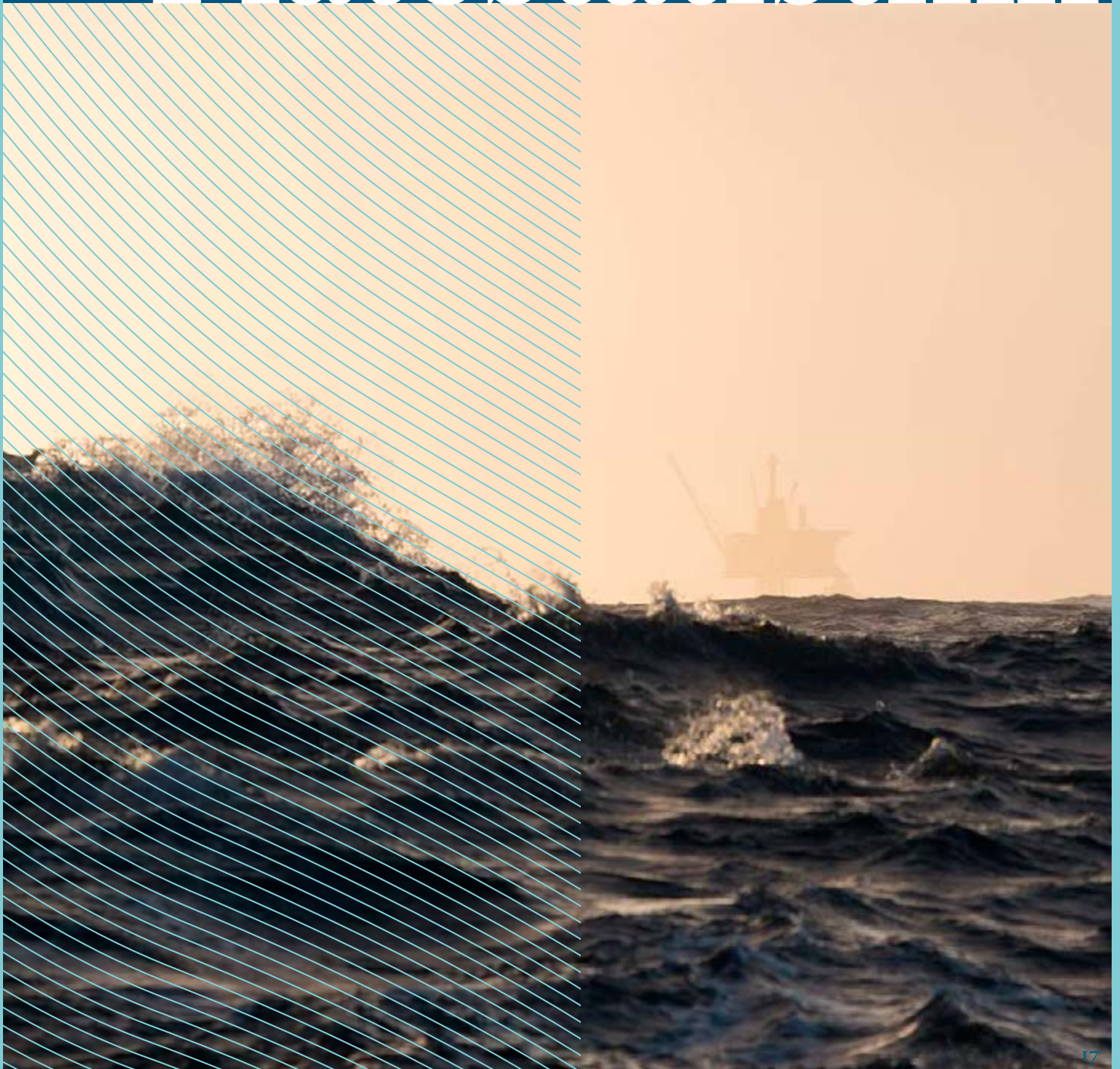




Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

2015

# Flåtestatistikk



## Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2016

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger
Oslo	37	296	11 709 370	38,8 %	10
Vestfold og Telemark	4	64	1 957 469	6,5 %	0
Sørlandet	15	105	1 539 217	5,1 %	1
Stavanger	27	111	3 415 260	11,3 %	36
Haugesund	12	166	3 240 022	10,7 %	1
Bergen	29	368	7 223 774	23,9 %	5
Midt-Norsk	15	230	1 047 025	3,5 %	3
Nord-Norge	5	16	63 429	0,2 %	0
<b>Totalt</b>	<b>144<sup>1)</sup></b>	<b>1 356</b>	<b>30 195 566</b>	<b>100 %</b>	<b>56</b>

<sup>1)</sup> Herav 102 rederier med tonnasje, 42 rederier uten tonnasje

## Utviklingen i norskkontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Totalt	
	NOR		NIS <sup>1)</sup>		Sum		Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt
1. januar	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

<sup>1)</sup> Inkl 40 skip på 1,4 millioner dvt som regnes for helt utenlandsk eiet.

## Norsk kontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2016

Skip over 100 bt. i utenriksfart.

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Total	
	NOR		NIS		SUM		Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.
	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.				
Passasjerskip og ferger <sup>1)</sup>	6	(250)	6	(69)	12	(319)	6	(133)	18	(452)
Gasstankskip	0	0	47	2 316	47	2 316	62	2 876	109	5 192
Kjemikalietankskip	0	0	102	2 900	102	2 900	123	2 122	225	5 022
Bøylastere og lagerskip	1	126	6	686	7	812	54	6 494	61	7 306
Andre oljetankskip	0	0	38	4 108	38	4 108	23	2 387	61	6 495
Kombinasjonsskip	0	0	8	826	8	826	10	949	18	1 775
Bulkskip	0	0	69	4 020	69	4 020	40	1 668	109	5 688
Andre tørrlastskip	10	18	101	2 438	111	2 456	400	4 209	511	6 665
Offshore serviceskip	197	811	158	607	355	1 418	257	1 100	612	2 518
<b>Total</b>	<b>214</b>	<b>955</b>	<b>535</b>	<b>17 901</b>	<b>749</b>	<b>18 856</b>	<b>975</b>	<b>21 805</b>	<b>1 724</b>	<b>40 661</b>

<sup>1)</sup> Tonnasje i 1000 bt.t

## Norsk kontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg

Flaggfordelt

Flagg	1. januar 2016	
	Ant.	1 000 dwt
Bahamas	223	7 377
Singapore	123	3 109
Malta	88	1 115
Marshall Islands	76	2 477
Isle of Man	73	1 954
Gibraltar	57	389
Barbados	51	187
Kypros	40	193
Panama	37	829
UK	34	860
Liberia	23	815
Brasil	17	146
Færøyene	16	47
Nederland	15	82
St. Vincent	15	38
Cayman Island	12	171
DIS	10	189
Andre flagg (23)	65	1 827
<b>Totalt</b>	<b>975</b>	<b>21 805</b>

## 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
2008	378	7 507	131,0	33	57,1	411	188,1
2009	344	6 422	140,1	25	80,8	369	220,9
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
<b>2016</b>	<b>149</b>	<b>7 169</b>	<b>85,4</b>	<b>7</b>	<b>29,0</b>	<b>156</b>	<b>114,4</b>

Fordelt på typer	2014		2015		2016	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	0	0	0	0	0	0
Gasstankskip	20	1 066	40	1 857	35	1 532
Kjemikalietankskip	19	641	19	579	23	720
Bøyelastere	1	152	3	472	4	632
Oljetankskip	0	0	4	1 280	10	1 940
Kombinasjonsskip	0	0	3	242	6	492
Bulkskip	17	1 188	33	2 257	20	1 339
Andre tørrlastskip	22	473	17	314	15	250
Offshore serviceskip	64	428	57	389	36	264
<b>Totalt skip</b>	<b>143</b>	<b>3 948</b>	<b>176</b>	<b>7 390</b>	<b>149</b>	<b>7 169</b>

Flyttbare offshoreinnretninger						
Rigger/boeskip	17		12		7	

## Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjvirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
2008	7	40	-	3	50
2009	9	49	-	3	61
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

## Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger etter oppdragsområde 1. januar 2016

Oppdragsområde	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Totalt	Totalt
	Antall	Antall	Antall	%
Norge	9	8	17	39%
Storbritannia	0	6	6	14%
Øvrige Europa	0	2	2	5%
Asia	0	2	2	5%
Amerika	0	5	5	11%
Sum aktive enheter	9	23	32	73%
Opplag, reparasjon etc.	4	8	12	27%
Totalt	13	31	44	100%

Norges Rederiforbund

Besøksadresse: Rådhusgaten 25

Postadresse: Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo

Telefon: 22 40 15 00

Telefaks: 22 40 15 15

[www.rederi.no](http://www.rederi.no)

E-post: [post@rederi.no](mailto:post@rederi.no)