

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



2018

Årsberetning

Styrets årsberetning



Ved inngangen til 2018 viste den årlige konjunkturundersøkelsen betinget optimisme blant våre medlemmer. Størst tro på bedring i markedene kunne vi se i transportsegmentene, deepsea og shortsea. Offshoresegmentene forventet økt aktivitet og at opplagstoppen var nådd, men fortsatt krevende markeder. I ettertid viste 2018 seg å bli et mer krevende år enn forventet i mange segmenter. Usikkerheten globalt, med handelskonflikt mellom USA og Kina og noe lavere global vekst, skapte utfordringer for deepsea segmentene, tank- og bulkskipsfarten særlig mot slutten av året. I offshore er det fortsatt betydelige utfordringer med en krevende kombinasjon av vedvarende overkapasitet, lave rater og svak flåteutnyttelse.

Sentrale saker i 2018

Klima International Maritime Organization (IMO) ble i april enig om en historisk ambisjon om reduserte klimagassutslipp for internasjonal skipsfart. Vedtaket innebærer at skipsfarten skal redusere sine utslipp med minst 50 prosent innen 2050 målt mot 2008, og har som mål at skipsfarten skal bli helt karbonfri så raskt som mulig i løpet av dette århundret. Rederiforbundet har arbeidet lenge for en slik ambisjon. Vi mener det er avgjørende at skipsfarten har en internasjonal enighet om en strategi for reduksjon av klimagassutslipp.

Rederiskatt Stortinget vedtok enstemmig å videreføre rederiskatteordningen for en ny ti-årsperiode, etter de betingelser som ble godkjent i ESA, EUs kontrollorgan, ved utgangen av 2017.

Norsk flagg styrker seg Den norske utenriksflåten vokste i 2018 og antall skip som seiler under norsk flagg, NIS og NOR, øker. Flere skip under norsk flagg har mye å si for gjennomslagskraften Norge har i internasjonale fora der rammebetingelsene for næringen diskuteres og fastsettes.

Plast i havet Norges Rederiforbund har engasjert seg i flere prosjekter om marin forsøpling. Innovasjonsprosjektet «Circular Cleanup» samler



NORGES REDERIFORBUNDS STYRE JANUAR 2019. FRA VENSTRE: ADM. DIREKTØR I REDERIFORBUNDET HARALD SOLBERG, ADM. DIREKTØR I MAERSK DRILLING NORGE A/S JAKOB KORSGAARD, ADM. DIREKTØR I KRISTIAN GERHARD JEBSEN SKIPSREDERI AS HANS PETER JEBSEN, VISEADM. DIREKTØR I KNUSTEN OAS SHIPPING AS SYNNØVE SEGLEM, ADM. DIREKTØR I MISJE REDERI AS NILS MAGNE FJEREIDE, ADM. DIREKTØR I TORVALD KLAVENESS OG PRESIDENT I REDERIFORBUNDET LASSE KRISTOFFERSEN, ADM. DIREKTØR I TIOS ODD STRØMSNES, ADM. DIREKTØR I EIDESVIK OFFSHORE ASA JAN FREDRIK MELING, ADM. DIREKTØR I HAVILA SHIPPING ASA NJÅL SÆVIK, STYRELEDER I J.J. UGLAND COMPANIES JØRGEN LUND OG ADM. DIREKTØR I DOLPHIN DRILLING IVAR BRANDVOLD. FOTO: NORGES REDERIFORBUND/STURLASON.

sentrale aktører innen hav- og avfallsindustrien for å skape nye løsninger for opprydding av marin forsøpling og plast på avveie. Havforskningsinstituttet, rederiet Torvald Klaveness, Kongsberg Gruppen og Rederiforbundet inngikk også samarbeid om et pilotprosjekt for å bruke sensorer i kartlegging av plast og en rekke andre viktige miljøparametere ved havets helse.

Riggstreik 10. juli 2018 ble det brudd i mekling mellom Norges Rederiforbund og SAFE. 600 riggarbeidere på ni installasjoner gikk i streik, som ble utvidet med ytterligere 19 installasjoner uken etter. Streiken ble avsluttet gjennom meklingsmann 19. juli.

Kina I oktober gjennomførte kongeparet statsbesøk til det viktigste markedet i Asia for norske rederier. En rekke maritime aktører deltok i næringslivsdelegasjonen som fulgte kongeparet til Beijing og Shanghai. Flere kontrakter og avtaler ble

signert, blant annet en samarbeidsavtale om grønn skipsfart mellom Norges Rederiforbund og Kinas rederiforbund.

Digitalisering Sjøoffisersforbundet og Rederiforbundet lanserte sommeren 2018 prosjektet «Maritim kompetanse i en digital fremtid». Prosjektet tar sikte på å identifisere hvilke kompetansebehov næringen har, og hvilke endringer som vil oppstå hos de sjøansatte når næringen blir mer digital.

Næringspolitiske saker

Vinteren 2018 gikk Venstre inn i regjeringen sammen med Fremskrittspartiet og Høyre basert på den felles fremforhandlede Jeløyplattformen. I hovedsak ble den maritime politikken videreført,



H.M. KONG HARALD OG TIDLIGERE PRESIDENT HANS OLAV LINDAL MØTTE ELEVER OG LÆRERE FRA ELVEBAKKEN VIDERE GÅENDE SKOLE PÅ ÅRSKONFERANSEN 2018. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

samt det brede fokuset på havet. Høsten 2018 ble sterkt preget av at Kristelig Folkeparti valgte å sette i gang en omfattende prosess for å velge side i norsk politikk. Den prosessen endte med at et knapt flertall i partiet ønsket å gå i sonderinger med Høyre, Frp og Venstre med sikte på å gå inn i regjeringen.

Statsbudsjett

Forslaget til statsbudsjett for 2019 ble lagt frem i oktober. Det var knyttet mye politisk oppmerksomhet til regjeringens ønske om å følge opp flertallet i Fartsområdeutvalgets anbefaling om å tillate NIS for passasjerferger i fart utenfor Norden. Budsjettforliket høsten 2018 mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti endte med en avklaring om å ikke gjennomføre forskriftsendringen som skulle til for å åpne for NIS-registrering av ferjer mellom Norge og Tyskland. Rederiforbundet, som var del av flertallet i fartsområdeutvalget, anser med dette saken som avklart.

Stortinget vedtok enstemmig å videreføre en konkurransedyktig rederiskatteordning for en ny

ti-årsperiode. Ordningen ble i hovedsak videreført, men med innstramminger i adgangen til å leie ut skip på bareboatvilkår og innleie av skip på timechartervilkår, samt strengere vilkår for lektere.

Norges Rederiforbund deltar i Alliansen for norsk privat eierskap, som arbeider for avvikling av formuesskatt på næringsrelatert kapital. Stortinget vedtok i forbindelse med statsbudsjettet for 2019 en videre reduksjon av verdsettelsen av arbeidende kapital, fra 80 prosent til 75 prosent. Rederiforbundet vil arbeide for videre reduksjoner i verdsettelsen.

Videre ble den ekstraordinære utvidelsen av permitteringsperioden fra 26–49 uker i forbindelse med tiltakene introdusert etter oljeprisfallet reversert.

Nærskipsfart

Riksrevisjonen la vinteren 2018 frem en rapport som konkluderte med at målet om godsoverføring fra land til sjø og bane ikke er nådd. Rederiforbundet er enig i denne kritikken og mener det er skuf-

fende at de tverrpolitiske ambisjonene for å styrke sjøtransportens konkurransekraft ikke gjenspeiles i budsjettene og med målrettede tiltak.

Regjeringen videreførte i 2018 tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø. Det kan søkes om tilskudd til prosjekter som fører til godsoverføring og har en nytteeffekt for samfunnet. I tildelingsrunden i 2018 ble 70,4 millioner kroner tildelt til tre rederier. Tilsammen vil disse overføre nærmere 1,8 millioner tonn gods fra vei til sjø i løpet av støtteperioden på tre år.

Regjeringen videreførte også 86 millioner kroner over statsbudsjettet som offentlig finansiering til losberedskapsavgiften, samt fritak for losberedskapsavgiften for skip under 8 000 BT.

I gjeldende Nasjonal transportplan (2018-2029) er det satt av en ramme på 4,6 milliarder kroner som tilskudd til sjøtransporten. Det er også iverksatt et arbeid med en ny nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan og flere strategier og handlingsplaner som angår sjøtransporten, hhv grønn skipsfart, hydrogen, infrastruktur for alternative drivstoff i havn og kollektivtransport.

Evaluering av GIEK og Eksportkreditt Norge

Gjennom året har det vært gjennomført en større evaluering av GIEK og Eksportkreditt Norge AS. Evalueringen konkluderer med at det er viktig å videreføre eksportfinansieringstilbudet, da dette har stor betydning for norske eksportbedrifter. Som en oppfølging av evalueringsarbeidet har Nærings- og fiskeridepartementet uttalt at eksportfinansieringstilbudet skal videreføres i to enheter, dvs. at GIEK og Eksportkreditt Norge ikke skal slås sammen.

Forslag om å åpne for bareboatregistrering av norske skip

Nærings- og fiskeridepartementet sendte i desember 2017 på høring forslag om endring i NIS-loven og sjøloven med forslag om at det åpnes for adgang til at det fastsettes regler som åpner for bareboatregistrering av skip. Det foreslås at skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboatutflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og NIS (bareboatinnflagging). I tillegg ønsket departementet å få nærmere belyst om det også bør åpnes for å tillate bareboatregistrering ut av NOR. Vi støtter forslagene til endringer og ser de som viktige tiltak for å øke attraktiviteten til norsk flagg. Vi mener det også bør åpnes for bareboatregistrering ut av NOR da det vil kunne være aktuelt særlig for offshoreflåten. En gjennomføring av forslaget vil kreve behandling i Stortinget.

Internasjonalt samarbeid

Norsk skipsfart er gjennomglobalisert og påvirkes direkte av hendelser i andre deler av verden. En global næring er avhengig av globalt regelverk. Norges Rederiforbund jobber derfor primært for at regelverksutviklingen for skipsfarten skal skje i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO, og bidrar aktivt inn i relevante prosesser her. Arbeidet vårt kanaliseres i hovedsak gjennom en tett og god dialog med norske myndigheter, og gjennom aktiv deltakelse i det internasjonale rederiforbundet (ICS) og det europeiske rederiforbundet (ECSA), hvor vi også er godt representert i organisasjonenes styrer og komiteer.

Internasjonal handel

Styret ser med uro på økende proteksjonisme og usikkerhet knyttet til verdenshandelen. Som en åpen økonomi, er det viktig å opprettholde Norges primære og prioriterte utenrikspolitiske interesse, som er å forhindre svekkelse av internasjonal rettsorden og multilaterale styrings-systemer. Bevaring og styrking av det multilaterale handelssystemet er i Norges primære handelspolitiske interesse.

USAs handelspolitikk har skapt mye uforutsigbarhet og støy på den internasjonale arenaen i 2018. Våren 2018 innførte USA tilleggstoll på visse stål- og aluminiumsprodukter for å beskytte sin egen industri. Som en motreaksjon har Norge sammen med en rekke andre land valgt å gå til panelsak i WTO mot USA. Rederiforbundet mener det er positivt at regjeringen står opp for norske næringsinteresser og forsvaret det multilaterale regelbaserte handelssystemet.

Brexit, EU og EØS

Storbritannia er en viktig alliert og handelspartner for Norge, og også et viktig marked for Rederiforbundets medlemmer. Norske skip i utenrikfart anløper britiske havner 10 000 ganger årlig. Det tilsvarer mer enn 25 anløp hver eneste dag hele året. Rederiforbundet har i 2018 jobbet tett med norske myndigheter, med rederimedlemmene og med søsterorganisasjonene våre i utlandet for å klargjøre våre medlemmers interesser rundt Brexit.

Her hjemme har det vært stilt spørsmål ved Norges tilknytning til EU. Både politikere og deler av fagbevegelsen har tatt til orde for at Norge må vurdere en annen tilknytningsform til EU enn dagens EØS-avtale. Rederiforbundet er bekymret for at det derigjennom sår tvil om avtalen.

Gjennom EØS er våre medlemmer sikret innpass på det europeiske markedet på lik linje med andre europeiske rederier. I tillegg til å være vår viktigste handelsavtale, definerer EØS også rammene for samhandling mellom EU og Norge på et vidt spekter av områder. Vi mener avtalen tjener norske interesser, så vel som skipsfartens interesser, og mener det vil være både uklokt og urealistisk å si opp avtalen med mål om å fremforhandle en ny og «bedre» avtale.

Regulering av naturmangfold på det åpne hav

I september 2018 startet FN de omfattende forhandlingene om et tilleggsinstrument til havrettskonvensjonen, de såkalte Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ)-forhandlingene. Forhandlingene skal i utgangspunktet ferdigstilles i 2020. Rederiforbundet følger saken tett og er opptatt av at prinsippene i havretts-traktaten videreføres i det nye instrumentet, og at man sikrer god balanse mellom vernehensyn og næringsinteresser.

Nordområdene

Siden 2015 har Rederiforbundet arrangert Arctic Business. Som en fortsettelse av prosjektene og toppmøtene, ble Arctic Business Summit 2018 arrangert i Reykjavik, Island 18. oktober i samarbeid med Arctic Economic Council. Seminaret og workshopen samlet nærmere 30 internasjonale toppledere.

Miljø- og klimaarbeid

Rederiforbundet har store ambisjoner i miljø- og klimaarbeidet og jobber aktivt for globale utslippskrav for skipsfarten. 13. april 2018 ble medlems-



ADMINISTRERENDE DIREKTØR HARALD SOLBERG OG GENERALSEKRETÆR I WWF VERDENS NATURFOND BÅRD VEGAR SOLHJELL UNDER LANSERING AV CIRCULAR CLEANUP-PROSJEKTET. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

landene i IMO enige om en historisk ambisjon om å redusere og fase ut klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart så snart som mulig dette århundret. IMO vedtok tre mål; å halvere absolutte klimagassutslipp innen 2050, samt redusere utslipp per transportert enhet med 40 prosent innen 2030 og 70 prosent innen 2050, alt målt i forhold til utslipp i 2008. Den foreløpige klimastrategien skal konkretiseres i perioden frem til 2023 og revideres hvert femte år fremover, basert på ny utslippsstatistikk, tilgjengelige tiltak, samt ny kunnskap fra f.eks. FNs klimapanel (IPCC).

Nye svovelkrav

Fra 1. januar 2020 innføres ny svovelregulering for verdens skipsflåte. IMO har vedtatt at grensen for svovel reduseres fra 3,5 til 0,5 prosent. Endringen medfører store omstillinger for hele den internasjonale skipsfarten. Rederiene må enten bytte fra tungolje til godkjent lavsvovel drivstoff, eller inves-

tere i scrubbere som renser svovel fra avgassene. Rederiforbundet støtter de nye reguleringene og er en tydelig stemme for at endringene skal gjennomføres som planlagt og at de håndheves likt og effektivt fra dag én etter ikrafttredelse.

Arbeidsgiversaker

Utredning av krav til norske lønns- og arbeidsvilkår

Stortinget ba sommeren 2018 regjeringen om å utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Nærings- og fiskeridepartementet har iverksatt en ekstern utredning som skal klargjøre norske myndigheters folkerettslige handlingsrom som kyststat, identifisere mulige tiltak/måter å gjennomføre en slik politikk på og beskrive potensielle konsekvenser av å endre politikken på dette området.

Riggoppgjøret

I forbindelse med lønnsforhandlingene på borerigg-avtalen ble det 10. juli 2018 brudd i meklingen mellom Norges Rederiforbund og SAFE. 600 riggarbeidere på ni installasjoner gikk i streik, som ble utvidet med ytterligere 19 installasjoner uken etter. Streiken ble avsluttet gjennom meklingsmann 19. juli.

Utenriksoppgjøret

De tre sjømannsorganisasjonene og Utenriksfartens Forhandlingsutvalg (UFU) kom ikke til enighet under forhandlingene i hovedoppgjøret for NOR-registrerte skip i utenriksfart som ble avholdt i slutten av oktober. Oppgjøret gikk til mekling. Partene kom til enighet med et generelt lønns-tillegg på 2,8 prosent for offshore servicefartøy, bøyelastere og generell utenriksfart (tariff 4), og tre prosent for ferjer og kabelleggingsskip. Denne meklingsløsningen var på linje med frontfaget.

Livbåtsaken

Rederiforbundet arbeider aktivt og systematisk for et høyt sikkerhetsnivå for alle deler av maritim virksomhet. Petroleumstilsynet utførte høsten 2018 tilsyn med evakueringsmidlene på boreriggene til tre riggselskaper og fulgte opp med pålegg som vi vurderer som en klar endring av regelverkspraksis. Forbundet påklaget vedtakene på vegne av medlemsbedriftene til Arbeids- og sosialdepartementet, og argumenterte med at de må oppheves både fordi de mangler hjemmel og på grunn av mangler ved saksbehandlingen. Saken er prinsipielt viktig da den berører grensedragningen mellom petroleumsregelverk og maritimt regelverk og har potensielt betydelige økonomiske og driftsmessige implikasjoner for alle riggselskapene.

Flerbruksskip

En arbeidsgruppe under Arbeids- og sosialdepartementet har siden våren 2017 behandlet den faktiske og rettslige situasjonen for «flerbruksskip» i petroleumsvirksomhet på sokkelen. Rederiforbundet har deltatt aktivt i arbeidet, både i hoved- og undergrupper.

Regulering av «walk to work»-fartøy

Petroleumstilsynet sendte høsten 2017 på høring en rekke forslag til endringer i HMS-forskriftene, herunder forslag til lempeligere regulering av enklere brønnhodeplattformer uten boligkvarter som er ubemannede under normal drift. I forslaget var det formulert krav til stabilitet, gangbro og generelle arbeidsmiljøanalyser for bruk av slike fartøyskonsepter. Tilsynet ønsket også å gjøre arbeidsmiljøloven gjeldende for fartøyet. Rederiforbundet har tatt til orde for at walk to work mot denne typen enklere innretninger er fartøysvirksomhet, og at det ikke skal stilles krav til selve fartøyet utover det som kan begrunnes i sikkerheten til innretningen den betjener. Hensynet til at disse fartøyene skal arbeide på tvers av ulike havnæringer må vektlegges, slik at man ikke får et eget lukket marked for petroleumsnæringen. I sluttfasen av arbeidet ser det ut til at man får landet en løsning som er spise- lig for næringen, hvor det ikke stilles tekniske krav til fartøyene, men krav til operatørens helhetlige planlegging og samtykker.

EMSA og STCW-konvensjonen

EMSA inspiserte det filippinske utdannings-systemet for overholdelse av STCW-konvensjonen første gang i 2006. I den femte og siste rapporten som kom i 2017 påpekes det fortsatt vesentlige mangler ved det filippinske utdannings- og serti-

fiseringssystemet. Det var forventet at EMSA mot slutten av 2018 ville iverksette tiltak. De besluttet imidlertid å gi Filippinene en forlenget frist til utgangen av oktober 2019.

Nordisk sjøforsikringsplan – ny 2019-versjon

En ny versjon av «Nordic Marine Insurance Plan» ble iverksatt 1. januar 2019. Den er et resultat av halvannet år med forhandlinger mellom Cefor (The Nordic Association of Marine Insurers) og Rederiforbundet og de øvrige nordiske rederiforeningene, om vilkår for bl.a. kasko, tidstap, byggerisiko og krig, samt vilkår for mobile offshoreinnretninger.

Pensjonstrygden for sjømenn

Regjeringen nedsatte i 2013 et utvalg for gjennomgang av pensjonstrygden for sjømenn. Utvalget fremla som innstilling i NOU 2014: 17 Pensjonsordning for arbeidstakere til sjøs. Forbundet har arbeidet aktivt for at regjeringen følger opp utvalgets anbefalinger med en lovproposisjon. Før jul 2018 meddelte arbeidsministeren at regjeringen tar sikte på å legge frem lovforslag for Stortinget våren 2019.

Saker for Arbeidsretten

Rederiforbundet har ført tre saker for Arbeidsretten i 2018. To av sakene var svært prinsipielle, og ga viktige avklaringer knyttet til rekkevidden av riggavtalen under opplag og hvorvidt dynamisk posisjonering innaskjærs kan likestilles med oppankring og gi rett på landlov og kompensasjon for nektet landlov.



FLERE UNGE I MARITIM NÆRING HAR DELT FRA SIN STUDIE- ELLER ARBEIDSHVERDAG PÅ SNAPCHAT-KONTOEN TIL MARITIM KARRIERE. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

Maritim kompetanse og rekruttering

I juni 2018 ble prosjektet «Maritim kompetanse i en digital fremtid» igangsatt. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Sjøoffisersforbundet. Målet er å vurdere hvordan digitalisering vil påvirke fremtidig kompetansebehov. Prosjektet gjennomføres av FAFO og Menon, og vil ferdigstilles våren 2019.

Prosjektet *Maritim Karriere* har de siste årene jobbet for å øke kunnskapen blant unge om karrieremuligheter i skipsfarten og maritim næring, blant annet gjennom aktiv bruk av sosiale medier.

Maritim Trainee startet opp i ny utgave høsten 2018 med kull 11. Programmet hadde over 1 000 søkere i 2018, og etter en revitalisering av programmets innhold er det nå i enda større grad tilpasset de store utviklingstrendene som teknologi, digitalisering, klima og energi.

Regjeringen kunngjorde i desember 2018 at den vil videreføre arbeidet for å realisere Ocean Space Centre i Trondheim. Ocean Space Centre vil være en viktig nasjonal satsing på maritimt rettet forskning, innovasjon og utdanning - og kan bli fremtidens laboratorie- og kunnskapssenter for havet. Det skisseres at anlegget kan stå ferdig i 2025.

Samfunnsansvar

UN Global Compact Action Platform for Sustainable Ocean Business startet sitt arbeid i februar 2018 og ble formelt lansert i juni. Plattformens mandat er å se på havets rolle for å nå bærekraftsmålene og hvordan privat sektor kan bidra. Per januar 2019 har plattformen 36 medlemmer, inkl. flere ledende bedrifter i havnæringene, finans, forsikring, forskning, frivillige organisasjoner og FN-organisasjoner.

Beredskap og sikkerhet

Det sikkerhetspolitiske fokuset mot nordområdene har igjen økt betydelig de siste årene. For Norges del kulminerte refokuseringen med den store NATO-øvelsen «Trident Juncture» høsten 2018. I forberedelsene til øvelsen, og som del av den nasjonale dugnaden for hjemlig forsvar, så har Totalforsvaret gjennomgått en modernisering og reaktivering. NORTRASHIP spiller en viktig rolle i det nasjonale planverket for krisehåndtering og krig. Ikke mindre viktig er den norskkontrollerte flåtens kapasiteter for NATO og våre viktigste allierte. Forbundet har i hele prosessen vektlagt hvordan norsk skipsfart har vilje og kapasitet til å støtte myndighetene ved behov.

Truslene mot skip til havs og i havner utvikler seg konstant. Utsatte områder for piratvirksomhet er fortsatt utenfor Nigeria og i Guineabukten, det Vestindiske havet og enkelte områder rundt Malakkastredet og Suluhavet. Andre trusler Rederiforbundet har sett spesielt på i 2018 er væpnet konflikt (Jemen, Libya), terrorisme, sanksjoner, migrasjon og blindpassasjerer. Rederiforbundet har også, sammen med Den Norske Krigsforsikring (DNK), lagt betydelig

vekt på cybersikkerhet. Trusler i dette domenet vil utvikle seg merkbart de neste årene og arbeidet med mottiltak har derfor høy prioritet.

Organisasjon og ny strategi

Harald Solberg tok over som administrerende direktør 1. januar 2018. Lasse Kristoffersen, CEO i rederiet Torvald Klaveness, ble 12. april valgt til ny president i Norges Rederiforbund.

Forbundet har gjennom 2018 gjennomført et større strategiarbeid under overskriften «NR 2025».

For å styrke forbundets internasjonale arbeid, er det opprettet en ny avdeling for «Internasjonalt samarbeid & Klima». Styret har også opprettet nye rådgivende utvalg på områdene klima- og miljøspørsmål, samt digitalisering.

Medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 43 ved utgangen av 2018. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 40 prosent menn og 60 prosent kvinner. Det samlede registrerte sykefraværet var i 2018 5,6 prosent sammenlignet med 7,5 prosent i 2017. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2018.

Utbedring av fasade i Rådhusgaten 25

Rådhusgaten 25 ble tegnet av arkitektene Bjerke og Eliassen og oppført i 1934. Fasadene er kledd med Solvågstein og har gesimsdetaljer i massiv utforming med samme steintype. Kobberbeslag er benyttet på utsatte steder på fasaden. Høsten 2018



LASSE KRISTOFFERSEN, PRESIDENT I REDERIFORBUNDET OG CEO I TORVALD KLAVENESS, UNDER EN DEBATT MED BLANT ANDRE NÆRINGSMINISTER TORBJØRN RØE ISAKSEN UNDER ARENDALSUKA 2018. FOTO: NORGES REDERIFORBUND.

ble det avdekket behov for reparasjoner av fasaden. Rehabiliteringen innebærer blant annet utskifting og ny forankring av skadede natursteinsplater og fuging samt rehabilitering av skadet betong. Dette er et omfattende og komplisert arbeid som vil medføre en vesentlig investeringskostnad i 2019.

Årsresultat

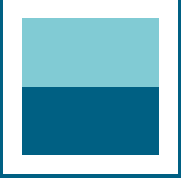
Årets resultat for 2018 ble et underskudd på - 27,3 mill. kroner, sammenlignet med et overskudd på 22,2 mill. kroner i 2017. Hovedårsaken til underskuddet er erstatning i forbindelse med riggoppgjør samt negativ avkastning på forvaltede midler i 2018.

Sum driftsinntekter ble redusert med 3,0 mill. kroner fra 106,4 mill. kroner i 2017, til 103,4 mill. kroner i 2018. Reduksjonen i inntekter er hovedsakelig forklart gjennom redusert kontingentinngang.

Sum driftskostnader for 2018 er 118,2 mill. kroner, og 110,7 mill. kroner i 2017. Dette må sees i sammenheng med at det i 2018 er utbetalt 11,4 mill. kroner i erstatning i forbindelse med riggkonflikten sommeren 2018. Erstatningsbeløpet er i sin helhet dekket av NRs Garantifond (streikerstatningsfondet). De totale driftskostnadene uten streikerstatning ble redusert med 4,0 mill. kroner sammenlignet med 2017.

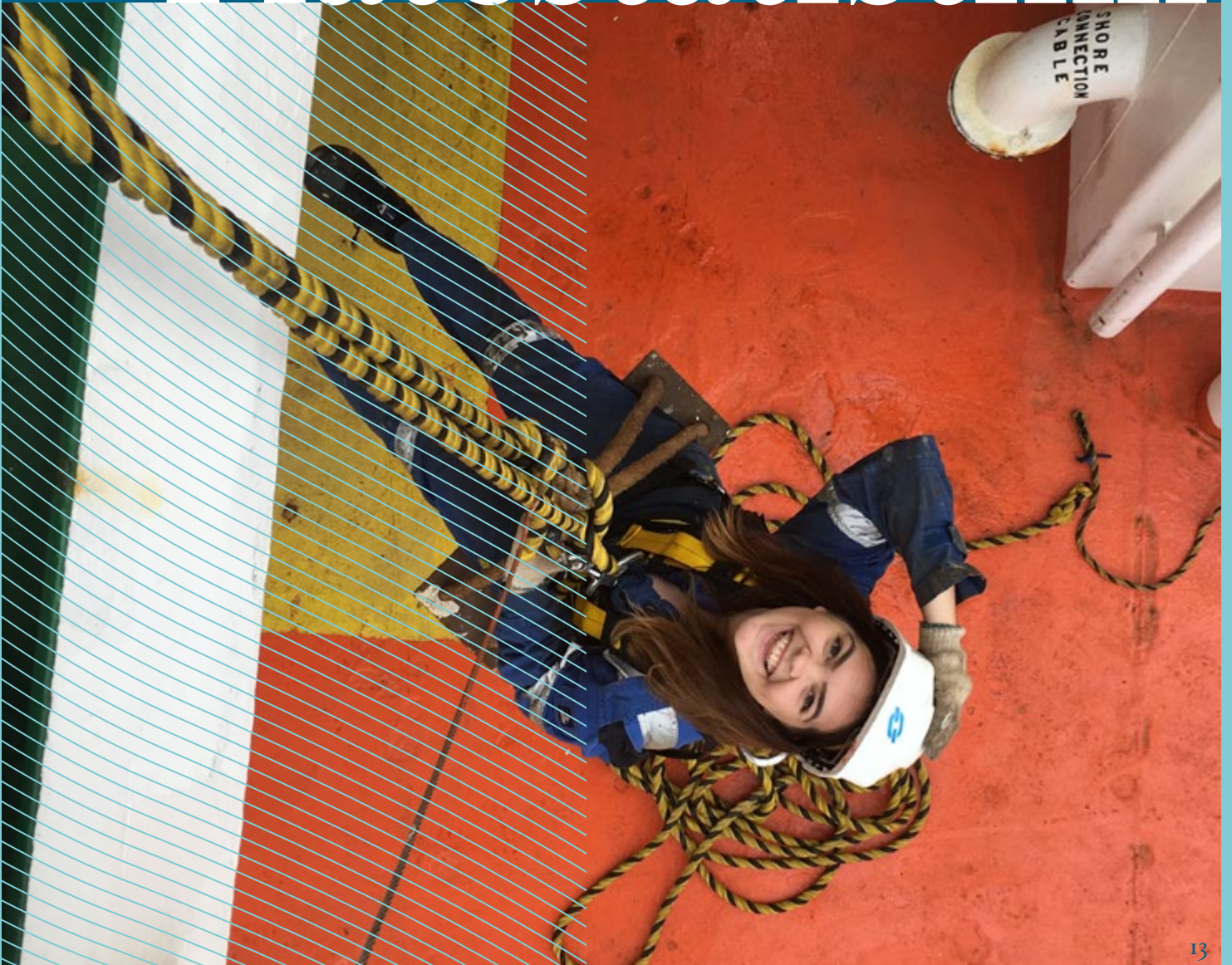
Driftsresultat er -14,8 mill. kroner for 2018, mot -4,3 mill. kroner i 2017. Uten streikerstatning ville driftsresultatet for 2018 vært - 3,3 mill. kroner.

Netto finansposter gav et resultat på -11,9 mill. kroner i 2018 sammenlignet med 27,1 mill. kroner i 2017. Endringen forklares gjennom en lavere avkastning på forvaltede midler i 2018 sammenlignet med 2017.



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2019 Flåtestatistikk



Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2019

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger
Oslo	30	333	15 479 323	44,4 %	5
Vestfold og Telemark	4	62	1 927 053	5,5 %	0
Sørlandet	12	92	1 486 205	4,3 %	1
Stavanger	28	93	3 406 989	9,8 %	39
Haugesund	12	239	4 286 766	12,3 %	1
Bergen	28	379	7 464 661	21,4 %	7
Midt-Norsk	12	143	725 633	2,1 %	2
Nord-Norge	3	13	66 195	0,2 %	0
Totalt	129 ¹⁾	1 354	34 842 825	100 %	55

Utviklingen i norskkontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

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

¹⁾ Inkl 48 skip på 1,1 millioner dvt som regnes for helt utenlandsk eiet.

Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2019

Skip over 100 bt. i utenriksfart.

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Total	
	NOR		NIS		Sum		flagg		Antall	1000 dwt.
	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.
Passasjerskip og ferger ¹⁾	6	(250)	8	(267)	14	(517)	10	(220)	24	(737)
Gasstankskip	0	0	49	2 312	49	2 312	64	3 628	113	5 940
Kjemikalietankskip	1	8	109	3 265	110	3 273	129	2 608	239	5 881
Bøyelaster og lagerskip	2	269	10	1 250	12	1 519	57	6 971	69	8 490
Andre oljetankskip	0	0	43	5 084	43	5 084	35	4 367	78	9 451
Kombinasjonsskip	0	0	5	467	5	467	8	671	13	1 138
Bulkskip	0	0	67	3 800	67	3 800	40	1 787	107	5 587
Andre tørrlastskip	9	20	131	2 475	140	2 495	411	5 449	551	7 944
Offshore serviceskip	159	634	190	930	349	1 564	244	1 039	593	2 603
Total	177	931	612	19 583	789	20 514	998	26 520	1 787	47 034

¹⁾ Tonnasje i 1000 bt.

Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2019	
	Ant.	1 000 dwt
Bahamas	199	7 111
Singapore	112	2 981
Marshall Island	97	4 134
Malta	71	1 130
Kypros	68	275
Barbados	62	213
UK	49	1 139
Isle of Man	46	2 012
Gibraltar	43	338
Liberia	39	2 222
Brasil	31	216
Panama	26	621
Nederland	22	125
Cayman Island	18	738
St. Vincent	11	30
Canada	10	594
DIS	10	321
Sverige	10	293
FIS	10	62
Andre flagg (18)	64	1965
Totalt	998	26 520

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
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
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

Fordelt på typer	2017		2018		2019	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Skip						
Passasjerskip	2	0	4	-	5	-
Gasstankskip	12	519	9	515	11	601
Kjemikalietankskip	16	495	24	740	19	671
Bøyelastere	3	472	0	0	4	613
Oljetankskip	3	388	3	388	13	3 791
Kombinasjonsskip	4	331	3	251	6	501
Bulkskip	7	437	3	187	6	358
Andre tørrlastskip	6	75	1	3	1	48
Offshore serviceskip	19	124	13	79	6	52
Totalt skip	72	2 841	60	2 163	71	6 635

Flyttbare offshoreinnretninger

Rigger/boreskip	4	-	-
-----------------	---	---	---

Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjivirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
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
2017	14	21	-	6	41
2018	15	19	-	4	38
2019	14	19	-	4	37

Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Utenlandsk flagg	Total
	NIS	NOR	Sum		
2008	13,7	11,4	13,4	13,0	13,3
2009	13,2	10,0	12,8	13,3	13,1
2010	14,0	9,4	13,6	12,8	13,2
2011	11,8	7,9	11,5	11,7	11,6
2012	11,4	8,1	11,1	11,4	11,2
2013	11,4	8,2	11,1	11,0	11,0
2014	10,9	8,2	10,6	11,3	11,0
2015	11,0	8,1	10,7	11,1	11,0
2016	10,9	8,8	10,7	10,8	10,7
2017	9,9	9,0	9,8	10,0	9,9
2018	10,2	10,2	10,2	9,3	10,0
2019	10,5	11,1	10,5	10,6	10,6

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