



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Årsrapport 2010



Foto: Jens Christian Lillebø, MS Far Scout, Farstad Shipping ASA

# Aktiv og ledende internasjonal rolle



– Vi arbeider systematisk for å oppnå en fjerning av hele fartsområdebegrensningen, slik at NIS-registrerte skip har tilgang til disse områdene på lik linje med NOR og tredjelands registre, sier administrerende direktør Sturla Henriksen i Norges Rederiforbund. Foto: Nils Petter Dale.

## – Vi har intensivert vårt internasjonale engasjement i årets som gikk, fordi vi vil spille en ledende rolle internasjonalt innenfor våre medlemmers satsingsområder, sier administrerende direktør Sturla Henriksen.

Internasjonalt er Rederiforbundet engasjert innenfor fokusområdene kompetanse og rekruttering, arbeidsgiverspørsmål, næringspolitikk, sikkerhet, miljø og innovasjon. Forbundet arbeider mer aktivt og systematisk enn tidligere både på nordisk nivå, i International Chamber of Shipping, ICS og vår europeiske organisasjon, ECSA. –Som ledd i dette overtar vi formannskapet i ICS' viktige Maritime Law Committee. Vi vil også søke tettere dialog og koordinering mot Intertanko, Intercargo og Bimco for å styrke næringens internasjonale gjennomslagskraft i viktige saker, sier Henriksen.

Asia, og særlig Kina, representerer nå tyngdepunktet i verdens økonomiske og politiske utvikling, og har et naturlig prioritert fokus.

I alt 70 medlemsrederier anløp Brasil i løpet av 2009 og i gjennomsnitt er 25 % av skipene på brasiliansk sokkel kontrollert av Rederiforbundets medlemmer. Ytterligere kontrakttildelinger er forventet fremover. Hovedutfordringen i Brasil er mangel på maritim kompetanse, herunder mangel på sjøfolk. –Vi har gjennom fellesskapet AEPM etablert en tett dialog med utdanningsinstitusjonen CIAGA som utdanner sjøoffiserer i Brasil. Dette har sikret medlemmene tilgang på kvalifiserte kadetter, men også mulighet til å sette krav til opplæringen,

sier han. Rederiforbundet tok initiativ til et forprosjekt med tanke på å etablere forbundets første utenlandskontor.

Både gjennom ECSA, og ikke minst gjennom ICS har forbundet tatt en aktiv rolle internasjonalt i arbeidet med piratspørsmål. Den stadig økende piratvirksomheten, manglende politisk innsats på området og ikke minst menneskelige hensyn til sjøfolkene som er utsatt for de store belastningene bidro til at denne saken fikk særskilt oppmerksomhet i fjor.

–Vi er overbevist om at det kreves en helt annen tyngde og engasjement fra det internasjonale samfunnet for å få bukt med dette problemet. Stilt overfor de akutte truslene til sjøs kan vi ikke vente på effekten av de langsiktige tiltakene på land. Et effektivt og styrket marineneærvær er derfor nødvendig for å beskytte for skipsfarten, sier han.

Miljø har lenge stått høyt på Rederiforbundets dagsorden og Norges Rederiforbund er pådriver for å komme frem til en felles klimaposisjon for den internasjonale skipsfartsnæringen.

–Hvis ikke shippingnæringen internasjonalt tar initiativ og ansvar, mister vi innflytelse i de viktige klimaforhandlingene. De internasjonale forhandlinger om å redusere klimautslippene for skipsfarten har vært krevende og langtrukne. Det

har skapt utålmodighet og tvil om FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, vil klare å komme frem til samlede løsninger. Det er helt avgjørende å lykkes med dette arbeidet innen IMO. Hvis ikke risikerer vi nasjonale og regionale løsninger som vil være dårligere både for klimaet og skipsfarten, sier han.

Innenfor hjemlige farvann trekker Henriksen frem fartsområdebegrensningen for NIS som en problemstilling av stor betydning for rederivirksomheten i Norge. Fartsområdebegrensningene går tilbake til etableringen av dette registret i 1987, og gjelder norsk sokkel, norsk kystfart og ferjer i utenriksfart.

–Vi arbeider systematisk for å oppnå en fjerning av hele fartsområdebegrensningen, slik at NIS-registrerte skip har tilgang til disse områdene på lik linje med NOR og tredjelands registre. Jeg oppfatter at vi gradvis er i ferd med å oppnå bredere politisk forståelse for det paradoks at NIS er det eneste register i verden som ikke gir skipene tilgang til egne farvann. Andelen av NIS skip i den norskkontrollerte utenriksflåten er fallende, og dette bør bekymre både våre myndigheter og norske sjøfolk. Det kan neppe være tvil om at det er skip under norsk flagg – NOR og NIS – som i praksis utgjør arbeids-

markedet for norske sjøfolk, sier han.

I Soria Moria-erklæringen uttrykker regjeringen en klar målsetting om å stimulere til vekst i sjøtransporten. Dette er bekreftet og utdypet i Nasjonal Transportplan. Et samlet storting har sluttet seg til både begrunnelsene og målsettingene. Likevel gjør ikke regjeringen det den sier. Handling følger ikke ambisjoner, insentiver følger ikke intensjoner. I næringen var det forventet at den nye losforskriften som ble gjeldende fra 2010 skulle gi en mer moderne og mindre omfattende losplik. For mange rederier har den nye forskriften – og ikke minst håndhevelsen av regelverk og retningslinjer – gitt innskjerping av losplikten og betydelig kostnadsøkning knyttet til los.

–Vi setter sikkerheten først og vil modernisere og effektivisere losplikten. På kort sikt arbeider vi for å få lempelser i geografiske begrensninger og retningslinjer, samt praktiseringen av regelverket. På lengre sikt er det viktig å få politisk oppmerksomhet rundt konsekvensene av det systemet som gjelder i dag. Rederiforbundet arbeider for at farledsbevis og los må likestilles uten noen form for begrensninger, sier Henriksen.

# Styrets beretning



Foto: Jan Stoncel, Trans Iberia, Seatrans

**Fjorårets høydepunkt var uten tvil den historiske avgjørelsen i Høyesterett om de grunnlovsstridige overgangsreglene til den nye rederiskatteordningen. En 20 år lang skattekamp kunne avsluttes, og overgangsreglene, som ble vedtatt i revidert nasjonalbudsjett i 2010, er til å leve med. Resultatet er et europeisk konkurransedyktig rederiskattesystem og et tryggere grunnlag for fortsatt sterk norsk forankring i vår gjennomglobaliserte næring.**

## Konkurransedyktige og forutsigbare maritime rammebetingelser

Det var kritisk viktig at Stortinget i juni bekreftet at det nye systemet for rederibeskatning ligger fast. Ved budsjettbehandlingen i høst lyktes næringen å unngå skjerpinger i rederibeskatningen og refusjonsordningen for sjøfolk. I tiden fremover må vi arbeide for ytterligere forankring og konsolidering av næringens sentrale rammevilkår.

I oktober kom det en viktig avgjørelse fra Finansdepartementet om at kran skip, IMR-fartøy og intervensjonsfartøy i petroleumsvirksomhet anses som både lovlig og kvalifiserende eiendeler innenfor rederiskatteordningen. Fartøy kan nå flyttes fra det ordinære skattesystemet og inn i den norske rederibeskatningen. Denne avgjørelsen kom 2 år etter at

Skattedirektoratet konkluderte med det motsatte. Saken har vært viktig for mange av våre offshoremedlemmer.

Regjeringen la i april frem forslag til ny losforskrift som ville ramme flere medlemmer hardt. Den endelige forskriften, gjeldende fra 1. januar 2011, er justert på en del punkter, blant annet på bakgrunn av høringsinnspillene fra Rederiforbundet. For noen rederier er regelverket bedre og kostnadene redusert blant annet siden en større del av kostnadene belastes faktisk bruk av los, mens noen andre ser ut til å komme dårligere ut med det nye systemet. Arbeidet med å få et mer effektivt lossystem hvor sikkerheten ivaretas, vil fortsette fremover. Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen innledet om sjøtransportens rammebetingelser hos forbundet i fjor og lovet at regjeringen vil vurdere flere losfrie

korridorer samt se på trafikkstasjonene som et ledd i det pågående loseffektiviseringsprosjektet.

## Fremtidskurs

Vi vil i tiden fremover arbeide aktivt inn mot regjeringens utvikling av en egen nærskipfartsstrategi. Dette er en oppfølging av et av satsingsområdene i regjeringens maritime strategi – "Stø Kurs" – fra 2007. Rederiforbundet ønsker å oppnå adgang for NIS i kystfart, et mer effektivt losvesen, bedre infrastruktur for LNG på norskysten, infrastruktur og regelverk som gir konkurransedyktighet mot landtransport, tiltak for fornyelse av shortsea-flåten og styrking av nærskipfartsordningen under Innovasjon Norge, for å nevne noen av de sentrale temaene.

## Et sterkt norsk flagg

Regjeringen lanserte en kampanje for å styrke norsk flagg høsten 2009. Rederiforbundets viktigste innspill er å fjerne fartsområdebegrensningene i NIS. Fartsområdebegrensningene i NIS er et hinder for valg av NIS-registeret som rammer kystfarten, sokkelaktiviteten og utenlandsfergene. Potensialet for nye skip i NIS anslås til 250 dersom man fjerner regelverket som forhindrer lossing mellom norske havner. I regjeringens ambisjon om å styrke Norge som flaggstat ligger det etter vår oppfatning en erkjennelse av at et stort an-

tall skip under nasjonalt flagg er en viktig forutsetning for at Norge fortsatt skal kunne påvirke skipsfartspolitikken og lovgivning internasjonalt.

Vi vil videre arbeide for en konkurransedyktig nettolønnsordning for sjøfolk. Det er forventet at EU vil starte arbeidet med å evaluere sine regler for statsstøtte til de maritime næringene, og dette regelverket er basisen for vår egen rederibeskatning og refusjonsordningen for sjøfolk. Dette følges tett opp mot EU direkte og gjennom våre europeiske søsterorganisasjoner.

Den nye skatteavtalen med Polen, som trådte i kraft 1. januar 2011, medfører en svekkelse av NIS-registeret som attraktivt register. Rederiforbundet har overfor norske og polske myndigheter påpekt at skatteavtalen i praksis fremtvinger omregistrering fra NIS til andre skipsregistre. Finansdepartementet bekrefter i brev til forbundet at norske myndigheter har avholdt møte med polske myndigheter hvor situasjonen ble presentert, og at de avventer vurderingen fra polske myndigheter. Rederiforbundet følger prosessen tett.

## Sikre jevnt og høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel

Det norske oljeeventyret ble realisert med basis i en maritim erfaringskompetanse utviklet gjennom generasjoner. Fremover vil et høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel være viktig



Rederiforbundet har intensivert arbeidet for en aktiv og ansvarlig utvinning av olje- og gassressursene på hele norsk sokkel.

Foto: Thomas Ramsvik, Siem Pearl, Siem Offshore A/S

for videreutvikling av teknologi, kompetanse og konkurransekraft blant våre medlemmer innen offshoresektoren, og Styret har lenge vært opptatt av dette. Vi har intensivert arbeidet for en aktiv og ansvarlig utvinning av olje- og gassressursene på hele norsk sokkel. Vi har forventninger til arbeidet med oppfølgingen av Am-utvalgets rapport og for konsekvensutredning av Nordland VI, VII og Troms II.

Rederiforbundet startet høsten 2009 et arbeid med en egen strategi for Nordområdene. Som ledd i den prosessen er det brukt ressurser på å øke kunnskapen og å identifisere næringsinteresser i nord. Utenriksministeren innledet blant annet på et nordområdeseminar i Rederiforbundet kun få dager etter at delelinjeavtalen ble offentliggjort. Rederiforbundets nordområdestrategi skal brukes som innspill til regjeringens nordområdemelding.

Macondo-ulykken i Mexico-gulven legger føringer på miljø- og sikkerhetstenkingen både internasjonalt og på norsk sokkel. Dette følges opp i aktiv dialog med våre medlemmer, og mot forsikringselskaper, operatører og Petroleumstilsynet.

### Internasjonal innflytelse

Det er tatt nye grep for å øke ytterligere vår innflytelse på den internasjonale arenaen. Vi arbeider mer aktivt og systematisk enn tidligere både i ICS, ECSA og på nordisk nivå. Som ledd i dette tar vi i februar 2011 over formannskapet i

ICS' viktige Maritime Law Committee. Vi vil også søke tettere dialog og koordinering mot Intertanko, Intercargo og Bimco for å styrke næringens internasjonale gjennomslagskraft i viktige saker.

Asia, og særlig Kina, representerer nå tyngdepunktet i verdens økonomiske og politiske utvikling, og har et naturlig prioritert fokus. Våre medlemmers aktivitet i Brasil har vokst kraftig i de senere år, innen både tradisjonell skipsfart og maritim offshore, og dette ventes å øke ytterligere fremover. Forbundet er en sentral premissleverandør til regjeringens Brasil-strategi, og Styret vurderer nå konsepter for hvordan Rederiforbundet kan ta en aktiv rolle for å bistå våre medlemmer lokalt. Forprosjektet CASA MARITIMA NORUEGUESA er etablert i Rio fra februar 2011.

### Flere kapringer enn noen sinne

Piratvirksomheten utenfor Afrikas Horn går fra vondt til verre. I 2010 ble det registrert 242 angrep mot skip i Det indiske hav. Dette er 14 flere enn året før. I 2009 gjennomførte piratene 52 kapringer. I 2010 var antallet på rekordhøyde 61. En ny og urovekkende utvikling er at piratene bruker større, kaprede skip som moderfartøy for å kunne operere lenger ut fra land og over lengre tid. Sjøfolkene som seiler i disse områdene utsettes for store belastninger ved den trusselen som piratene utgjør. Hittil i 2011 har flere norskflaggede skip

med norske og utenlandske sjøfolk om bord blitt angrepet og beskyttet.

Forbundets beredskapssekretariat yter daglig service til våre medlemmer med fartøy i regionen og styrker krisehåndteringsevnen i lys av den vedvarende trusselen mot norske skip fra piratvirksomheten. Forbundet har et tett samarbeid med Krigsforsikringen, og Styret konstaterer med tilfredshet at vårt felles årlige Maritime Security Seminar er blitt et ledende internasjonalt forum for disse spørsmål. Rederiforbundet bruker også vår innflytelse internasjonalt for å samle næringen om konkrete tiltak for økt beskyttelse ved seiling og om konstruktive posisjoner som grunnlag for langsiktige, politiske løsninger i regionen. På den hjemlige politiske arena har vi lyktes i å få regjeringen til å erkjenne Norges ansvar, og til å forplikte seg til å sende en fregatt i 2012. Det er en positiv erkjennelse av Norges ansvar, men bidraget kommer altfor sent. Vi vil arbeide for at fregatten deployeres vesentlig tidligere, og at det raskest mulig og på kontinuerlig basis kommer på plass andre militære bidrag – inkludert stabspersonell – fra Norge.

### Globalt forpliktende miljøvisjoner

Klimakonferansen i Cancun i desember ga bare marginalt tydeligere forpliktelser og retning på det internasjonale arbeidet for å begrense utslipp av klimagasser. For vår egen

næring fortsetter arbeidet med å utvikle globale løsninger innen rammen av IMO og basert på de grunnleggende prinsipper som er trukket opp av organisasjonen for dette arbeidet. Dette er en kompleks, krevende og langsiktig prosess der Rederiforbundet bruker mye ressurser og arbeider tett med medlemmene.

Etableringen av Miljøavtalen om NOx i 2007 har gitt gode resultater i form av teknologispredning og utvikling av ny miljøteknologi, og leverandørene har fått et økende marked for miljøteknologiske produkter i Norge. Norge er av den grunn også på god vei til å kunne oppfylle sine reduksjonsforpliktelser nedfelt i Gøteborg-protokollen. En ny NOx-avtale frem til 2017 ble ferdigforhandlet og signert mellom myndighetene og næringen før årets avslutning. Styret er tilfreds med den nye avtalen slik den ser ut.

Styret er også svært tilfreds etter regjeringens beslutning om avgiftsfritak for CO2-avgift på LNG på offshore servicefartøyer.

Gjennom 2010 har Styret gjort en grundig vurdering av vår posisjon i forhold til utvikling av internasjonalt regelverk for regulering av klimagasser. Norges Rederiforbund støtter etableringen av en globalt forpliktende mekanisme i regi av IMO for å redusere skipsfartens utslipp av CO2. Rederiforbundet mener at et avgiftssystem vil være den markedsmekanismen som mest effektivt sikrer at målet om reduserte

« Rederiforbundet mener at et avgiftssystem vil være den markedsmekanismen som mest effektivt sikrer at målet om reduserte CO2-utslipp fra skipsfarten oppnås. »

CO2-utslipp fra skipsfarten oppnås.

Det er videre tilfredsstillende å se at det norske miljøengasjementet har bidratt til teknologiforsprang for norsk maritim bransje, noe som gir betydelige markedsmuligheter på både kort og lang sikt.

#### Samfunnsansvar

Norges Rederiforbund har siden august 2006 vært tilsluttet FNs Global Compact, og vi legger Global Compacts 10 prinsipper til grunn for vårt arbeid med samfunnsansvar. Vi oppfordrer også våre medlemmer til å slutte seg til Global Compacts prinsipper. Den 11. november avholdt forbundet en temadag om miljørapportering og anti-korrupsjonsarbeid. Seminaret hadde godt oppmøte med representanter fra medlemmene, myndigheter og forbundet til stede. Forbundet har intensivt arbeidet med å informere og bevisstgjøre medlemmene om aktuelle problemstillinger innenfor CSR. Interessen for arbeidet med samfunnsansvar er stor i medlemsmassen, og det ble besluttet å opprette et Forum for CSR-arbeid hvor representanter fra næringen kan møtes og diskutere aktuelle tema og utveksle erfaringer. Interessen for det norske arbeidet på feltet fra bl.a. asiatiske land viser at stadig flere innser at sunn virksomhet bidrar i til verdiskapning.

Det er lagt ut en lenke til en egen e-læringsportal på forbundets medlemsider som trener deltageren i ulike dilemma-situasjoner. Det finnes også en lenke til administrerende direktør Sturla Henriksens innlegg på YouTube om samfunnsansvar.

#### Kompetanse

Kompetanse og rekruttering er basis for næringens konkurransekraft. I løpet av fjoråret nådde vi vårt ambisiøse mål om 20 maritime næringslivsprofessorater drevet frem av Global Maritime Knowledge Hub. Gjennom vårt eierskap i Marintek er vi også inne i planleggingen av Ocean Space Center, som har store planer for fremtiden basert på teknologikompetanse og næringsutvikling.

Viktige tema i fjor, men også fremover, er implementering av den nye STCW-konvensjonen, videreutvikling av NTC i Manila og bedre struktur og kvalitet på de norske maritime skolene. Oppfølging av Aasen-utvalgets forslag til ny maritim profesjonsutdanning foregår gjennom tett samarbeid med de maritime høgskolene.

Med inspirasjon og erfaringer fra forbundets anerkjente Maritime Trainee-program, har Styret fulgt utviklingen av konsept for et særskilt lederprogram, et Maritime Executive Program.





Foto: Morten Larsen, Ramform Sterling, Wilhelmsen/PGS Geophysical AS



Foto: Jeff J. Absalon, Clipper Neptun, Solvang ASA

### Bedret økonomi

Kombinasjonen av den globale finanskrisen og en serie ekstraordinære hendelser påførte forbundet en kraftig finansiell svekkelse i 2008. Driftsfondene ble svekket med om lag 25 %, fra 200 til 150 mill. kr. I løpet av de siste to årene har forbundets målbevisste arbeid for å prioritere ressursbruken om de viktigste oppgavene ført til en vesentlig forbedring av det finansielle grunnlaget. Prognosen for 2010 gir grunnlag for å forvente at forbundets driftsfond vil utgjøre om lag 185/190 mill. kr. ved utgangen av 2010. Forbundet beveger seg med andre ord i riktig retning i forhold til de sentrale føringer for utviklingen av forbundets økonomiske og finansielle grunnlag, som kom til uttrykk i Medlemsutvalgets innstilling fra 2008.

### Arbeidsgiversiden

På arbeidsgiversiden er forhandlingene om den nordiske NIS-avtalen konkludert. Det lyktes denne gang å komme til enighet uten veien om meklings. Innslaget av underordnede sjøfolk i internasjonal fart er begrenset slik at avtalen for alle praktiske formål gjelder norske offiserer i internasjonal fart. I oktober i fjor avsluttet vi NOR-oppgjøret, som ga et generelt tillegg på 3,75 %. Rederiforbundet har lenge arbeidet med å få aksept for at det ikke kan være NOR-avtalen som setter standarden for hva som skal gis i de internasjonale avtale-

ne. NOR-avtalene omfatter som kjent hovedsakelig offshore servicefartøyer på norsk sokkel og fergene i utenriksfart. Vårt syn har vært at det bør være kostnadsutviklingen i de andre internasjonale avtalene det er relevant å sammenligne med når lønnstilleggene skal drøftes i NIS-avtalene. For alle de store nasjonalitetene, filippinere, indere og polakker, er det på slutten av fjoråret fremforhandlet lønnstillegg på ca. 3 %. Det er hyggelig å konstatere at vi denne gang fikk gjennomslag for dette prinsippet også i den nordiske NIS-avtalen. Resultatet ble et lønnstillegg på 3 %.

Det har utover høsten pågått revisjon av flere av forbundets NIS-overenskomster og modellavtaler for utenlandsk-registrerte skip. Kostnadsøkningen for disse avtalene ligger på mellom 1 % og 3 %, og dette sikrer at forbundets overenskomster fortsatt er internasjonalt konkurransedyktige.

### Sterkt fellesskap

Kjernen i forbundets arbeid er å realisere det potensialet for kommersiell merverdi som ligger i et sterkt fellesskap. På tross av finanskrisen har forbundet frem til i dag holdt et høyt antall medlemmer og et høyt antall innmeldte skip. Dette er viktig ut fra rene økonomiske betraktninger, men vel så viktig ut fra betydningen av et sterkt fellesskap. Etter en krevende periode er forbundet nå sterkere og mer robust enn på lenge. Vi har flere medlemmer enn da finanskrisen startet, og

vi har om lag like mange fartøyer innmeldt som i glansårene på 1950- og 60-tallet. Vi har gjennomført en rekke tiltak for å målrette og effektivisere arbeidet og for å tilpasse kompetanse og kapasitet.

### Rådhusgt. 25

Vi har som ambisjon at bygget skal være et rent "maritimt hus". Et viktig steg i denne retningen er utviklingen av 1. etg. Her er nå bl.a. Oslo Rederiforening, Bulkforum, OMN og en rekke andre maritime aktører samlokalisert. Dette er viktig for å stimulere til et tettere samarbeid og derigjennom et sterkere maritimt miljø.

Administrasjonen har nylig igangsatt et internt kompetansehevingprosjekt som skal bidra til næringsfortrolighet og kompetanseheving for forbundets ansatte. Evalueringen fra første samling er udelt positiv.

Styret ønsker å takke alle ansatte i Rederiforbundet for arbeidet og innsatsen gjennom året, samt alle medlemsbedriftene som har deltatt og bidratt aktivt i forbundets grupper og utvalg.

« sikrer at  
forbundets  
overenskomster  
fortsatt er  
konkurransedyktige »



Rederiforbundets styre foran fra venstre: Anne Jorunn Møkster, Thor Jørgen Guttormsen, Stig Remøy

Bak fra venstre: Knut W. Aanensen, Aasmund Erlandsen, Trond Kleivdal, Jørgen G. Heje, Camilla Grieg, Stein Rynning, Atle Bergshaven

# Nye medlemmer

**Nomadic Shipping AS**  
[www.nomadic.no](http://www.nomadic.no)  
Fast representant:  
Erik Thulin, Adm. Dir.

**Master Marine AS**  
[www.master-marine.no](http://www.master-marine.no)  
Faste representanter:  
Per Johansson, CEO,  
Marianne Kirknes, HR Manager,  
Michael Koch, Technical Director

**Aker Drilling ASA**  
[www.akerdrill.com](http://www.akerdrill.com)  
Faste representanter:  
Geir Sjøberg, CEO,  
Ina-M. Flaatin, HR Director,  
Iain Inglis, Finance Director

**Remøy Management AS**  
[www.remoy-management.no](http://www.remoy-management.no)  
Faste representanter:  
Ottar Frøystad, Økonomi/Adm. Sjef,  
Ståle Remøy, Daglig leder

**Beluga Projects (Norway) AS**  
[www.beluga-group.com](http://www.beluga-group.com)  
Fast representant:  
Jan Fredrik Hammer, Branch Manager

**Fugro Norway AS**  
[www.fugro.no](http://www.fugro.no)  
Faste representanter:  
Lauren Lavencombe,  
Legal Dept.Mng.,  
Hans Meyer, Managing Director,  
Kjetil Ramsøy, Finance Director



Foto: Jeff J. Absalon, Clipper Neptun, Solvang ASA

# Statistikk

## Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2011

| Krets                | Antall medlemmer         | Antall skip  | Tonnasje (bt)     | Prosent av tonnasje | Antall flyttbare offshoreinnretninger |
|----------------------|--------------------------|--------------|-------------------|---------------------|---------------------------------------|
|                      |                          |              |                   |                     |                                       |
| Oslo                 | 49                       | 363          | 11 800 875        | 42,7 %              | 8                                     |
| Vestfold og Telemark | 8                        | 11           | 277 460           | 1,0 %               | 0                                     |
| Aust-Agder           | 7                        | 48           | 1 020 194         | 3,7 %               | 0                                     |
| Vest-Agder           | 7                        | 36           | 244 679           | 0,9 %               | 0                                     |
| Stavanger            | 24                       | 108          | 3 413 611         | 12,3 %              | 35                                    |
| Haugesund            | 13                       | 164          | 2 769 309         | 10,0 %              | 0                                     |
| Bergen               | 35                       | 472          | 7 350 639         | 26,6 %              | 2                                     |
| Trondheim            | 13                       | 171          | 724 818           | 2,6 %               | 2                                     |
| Nord-Norge           | 4                        | 12           | 49 985            | 0,2 %               | 0                                     |
| <b>Totalt</b>        | <b>160 <sup>1)</sup></b> | <b>1 385</b> | <b>27 651 570</b> | <b>100,0</b>        | <b>47</b>                             |

<sup>1)</sup> Herav 105 rederier med tonnasje, 55 rederier uten tonnasje

## Utvikling i norskeid utenriksflåte Skip over 100 bt i utenriksfart

| 1. januar | Norsk flagg |     |                   |      | TOTALT |           | Utenlandsk flagg |           | Totalt |           |
|-----------|-------------|-----|-------------------|------|--------|-----------|------------------|-----------|--------|-----------|
|           | NOR         | NIS | NOR               | NIS  | 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 <sup>1)</sup> | 18,4 | 795    | 19,5      | 974              | 19,0      | 1 769  | 38,5      |

1) Inkl 60 skip på 2,0 millioner dvt som regnes for helt utenlandsk eiet.

## Norsk utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2011 Skip over 100 bt. i utenriksfart.

|                                       | Norsk flagg |              |            |               | SUM        |               | Foreign flag |               | Total        |               |
|---------------------------------------|-------------|--------------|------------|---------------|------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                                       | NOR         | NIS          | NOR        | NIS           | SUM        | SUM           | Antall       | 1000 dwt.     | Antall       | 1000 dwt.     |
| Passasjerskip og ferger <sup>1)</sup> | 6           | (248)        | 7          | (76)          | 13         | (324)         | 10           | (179)         | 23           | (503)         |
| Gasstankskip                          | 0           | 0            | 48         | 2 136         | 48         | 2 136         | 68           | 1 872         | 116          | 4 008         |
| Kjemikalie-tankskip                   | 0           | 0            | 128        | 3 056         | 128        | 3 056         | 156          | 2 657         | 284          | 5 713         |
| Bøyelaster og lagerskip               | 3           | 380          | 8          | 816           | 11         | 1 196         | 38           | 4 855         | 49           | 6 051         |
| Andre oljetankskip                    | 0           | 0            | 44         | 4 699         | 44         | 4 699         | 33           | 3 369         | 77           | 8 068         |
| Kombi-nasjonsskip                     | 0           | 0            | 12         | 1 340         | 12         | 1 340         | 0            | 0             | 12           | 1 340         |
| Bulkskip                              | 0           | 0            | 59         | 3 640         | 59         | 3 640         | 76           | 2 390         | 135          | 6 030         |
| Andre tørlastskip                     | 19          | 30           | 136        | 2 277         | 155        | 2 307         | 392          | 3 037         | 547          | 5 344         |
| Offshore serviceskip                  | 198         | 728          | 127        | 450           | 325        | 1 178         | 201          | 775           | 526          | 1 953         |
| <b>Total</b>                          | <b>226</b>  | <b>1 138</b> | <b>569</b> | <b>18 414</b> | <b>795</b> | <b>19 552</b> | <b>974</b>   | <b>18 955</b> | <b>1 769</b> | <b>38 507</b> |

## Norsk kontrollert utenlandsregistrert flåte Flaggfordelt

| Flagg            | 1. januar 2011 |               |
|------------------|----------------|---------------|
|                  | Ant.           | 1 000 dvt     |
| Bahamas          | 197            | 5 001         |
| Singapore        | 147            | 4 097         |
| Malta            | 98             | 1 019         |
| Isle of Man      | 70             | 1 509         |
| Panama           | 62             | 1 180         |
| Gibraltar        | 49             | 353           |
| UK               | 45             | 667           |
| Barbados         | 44             | 148           |
| Marshall Island  | 40             | 1 405         |
| Liberia          | 22             | 541           |
| Nederland        | 21             | 133           |
| Kypros           | 21             | 276           |
| Brasil           | 20             | 71            |
| St. Vincent      | 18             | 42            |
| Færøyene         | 10             | 33            |
| Hong Kong        | 9              | 93            |
| Spania           | 8              | 522           |
| Antigua          | 8              | 50            |
| Italia           | 7              | 64            |
| Bermuda          | 7              | 820           |
| Cook Island      | 7              | 16            |
| Sverige          | 6              | 21            |
| Frankrike        | 6              | 67            |
| Andre flagg (22) | 52             | 827           |
| <b>Totalt</b>    | <b>974</b>     | <b>18 955</b> |

### Norskeide flyttbare offshoreinnretninger Fordelt på virksomhet og flagg

| 1. januar | Borevirksomhet m.m. |                  | Losjvirksomhet |                  | Totalt |
|-----------|---------------------|------------------|----------------|------------------|--------|
|           | Norsk flagg         | Utenlandsk flagg | Norsk flagg    | Utenlandsk flagg |        |
| 2005      | 7                   | 40               | 1              | 11               | 59     |
| 2006      | 6                   | 40               | -              | 11               | 57     |
| 2007      | 8                   | 37               | -              | 15               | 60     |
| 2008      | 7                   | 40               | -              | 3                | 50     |
| 2009      | 9                   | 49               | -              | 3                | 61     |
| 2010      | 10                  | 54               | -              | 3                | 67     |
| 2011      | 9                   | 43               | -              | 4                | 56     |

### Norskeide flyttbare offshoreinnretninger etter oppdragsområde 1. januar 2011

| Oppdragsområde   | Norsk flagg | Utenlandsk flagg | Totalt    | Aktive enheter | Totalt       |
|------------------|-------------|------------------|-----------|----------------|--------------|
|                  | Antall      | Antall           | Antall    | %              | %            |
| Norge            | 9           | 11               | 20        | 39 %           | 35 %         |
| Storbritannia    | 0           | 5                | 5         | 10 %           | 9 %          |
| Asia             | 0           | 15               | 15        | 29 %           | 27 %         |
| Amerika          | 0           | 6                | 6         | 12 %           | 11 %         |
| Afrika           | 0           | 4                | 4         | 8 %            | 7 %          |
| Australia/New Z. | 0           | 1                | 1         | 2 %            | 2 %          |
| Sum aktiv flåte  | 9           | 42               | 51        | 100 %          | 91 %         |
| Opplag           | 0           | 5                | 5         |                | 9 %          |
| Reparasjon etc.  | 0           | 0                | 0         |                | 0 %          |
| <b>Totalt</b>    | <b>9</b>    | <b>47</b>        | <b>56</b> |                | <b>100 %</b> |

### Verdens 10 største skipsfartsland 1. juli 2010 Skip over 1 000 bt

| Rangering | Land                 | Antall        | Mill. dvt      | %-dvt        |
|-----------|----------------------|---------------|----------------|--------------|
| 1         | Hellas               | 3 112         | 192,6          | 15,0         |
| 2         | Japan                | 3 675         | 189,3          | 14,7         |
| 3         | Tyskland             | 3 672         | 109,9          | 8,6          |
| 4         | Kina                 | 3 295         | 106,3          | 8,3          |
| 5         | Korea                | 1 149         | 48,6           | 3,8          |
| 6         | Norge                | 1 431         | 40,3           | 3,1          |
| 7         | Hong Kong            | 669           | 36,3           | 2,8          |
| 8         | USA                  | 932           | 36,2           | 2,8          |
| 9         | Danmark              | 877           | 33,8           | 2,6          |
| 10        | Singapore            | 809           | 31,1           | 2,4          |
|           | Andre land           | 18 307        | 460,0          | 35,9         |
|           | <b>Verden totalt</b> | <b>37 928</b> | <b>1 284,4</b> | <b>100,0</b> |

### Utvikling i norskeid kontraktsmasse Skip over 100 bt i utenriksfart

| 1. januar | Skip   |           |          | Rigger |          | Skip og rigger totalt |          |
|-----------|--------|-----------|----------|--------|----------|-----------------------|----------|
|           | Antall | 1 000 dvt | Mrd. NOK | Antall | Mrd. NOK | Antall                | Mrd. NOK |
| 2006      | 212    | 5 177     | 64,1     | 20     | 31,6     | 232                   | 95,7     |
| 2007      | 356    | 6 830     | 114,2    | 25     | 39,4     | 381                   | 153,6    |
| 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     |

### Fordelt på typer

| Fordelt på typer     | 2009       |              | 2010       |              | 2011       |              |
|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                      | Antall     | 1 000 dvt    | Antall     | 1 000 dvt    | Antall     | 1 000 dvt    |
| <b>Skip</b>          |            |              |            |              |            |              |
| Passasjerskip        | 0          | 0            | 0          | 0            | 0          | 0            |
| Gasstankskip         | 27         | 1 000        | 14         | 620          | 6          | 68           |
| Kjemikalietankskip   | 49         | 1 043        | 21         | 348          | 16         | 370          |
| Bøyelastere          | 2          | 210          | 2          | 210          | 8          | 891          |
| Oljetankskip         | 14         | 1 633        | 12         | 1 424        | 10         | 1 082        |
| Kombinasjonsskip     | 0          | 0            | 0          | 0            | 0          | 0            |
| Bulkskip             | 18         | 652          | 13         | 541          | 15         | 705          |
| Andre tørrlastskip   | 68         | 1 020        | 54         | 698          | 55         | 1 096        |
| Offshore serviceskip | 166        | 864          | 108        | 589          | 79         | 441          |
| <b>Totalt skip</b>   | <b>344</b> | <b>6 422</b> | <b>224</b> | <b>4 430</b> | <b>189</b> | <b>4 653</b> |

### Mobile offshore enheter

|                  |    |    |    |
|------------------|----|----|----|
| Rigger/drillskip | 33 | 25 | 14 |
|------------------|----|----|----|

### Fordelt på byggeland

|                        | 2009   |           | 2010   |           | 2011   |           |
|------------------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
|                        | Antall | 1 000 dvt | Antall | 1 000 dvt | Antall | 1 000 dvt |
| <b>Skip</b>            |        |           |        |           |        |           |
| Norge                  | 104    | 561       | 65     | 357       | 40     | 221       |
| Kina                   | 91     | 1 456     | 74     | 1 235     | 65     | 1 501     |
| Sør-Korea              | 45     | 3 013     | 27     | 2 226     | 33     | 2 476     |
| Japan                  | 19     | 558       | 7      | 230       | 4      | 75        |
| India                  | 23     | 95        | 15     | 65        | 11     | 52        |
| Andre land             | 62     | 739       | 36     | 317       | 36     | 328       |
| <b>Rigger/boreskip</b> |        |           |        |           |        |           |
| Asia                   | 25     |           | 14     |           | 8      |           |



Foto: Nils Petter Dale

Norges Rederiforbund  
Besøksadresse: Rådhusgaten 25  
Postadresse: Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo  
Telefon: 22 40 15 00  
Fax: 22 40 15 15  
[www.rederi.no](http://www.rederi.no)  
E-post: [post@rederi.no](mailto:post@rederi.no)

« En stor takk til alle om bord på våre medlemmers fartøy som har bidratt med bilder fra livet om bord fra alle verdenshjørner ... »