

Årsrapport 2023





Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Årsrapport 2023

Hvem vi er

Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjonen for norsk utenriks skipsfart. Den norske utenriksflåten består av om lag 1 600 skip og rigger. Våre medlemmer er kjernen og en sentral drivkraft i det norske maritime miljøet. Rederiforbundet har 130 medlemmer som driver skip innen tradisjonell varefrakt, maritime tjenester knyttet til offshore petroleum og nå også fornybar energi gjennom aktiviteter knyttet til havvind. Norske rederier sysselsetter om lag 50 000 sjøfolk og offshorearbeidere fra omkring 50 forskjellige nasjoner. I den maritime klyngen skaper norske rederier verdier for mer enn 100 milliarder kroner årlig, mens maritim næring samlet sett skaper verdier for 175 milliarder kroner og skaper arbeidsplasser for 88 000 mennesker langs hele kysten¹

Norges Rederiforbunds mål er å realisere den merverdi som ligger i fellesskapet til nytte for det enkelte medlem og næringen.

¹ Ringvirkningsrapport 2023, Ny Analyse for Maritimt Forum

Rederiforbundet er medlem i det internasjonale rederiforbundet (ICS) og det europeiske rederiforbundet (ECSA). Rederiforbundets president Synnøve Seglem ble valgt inn som vår representant i ICS-styret i juni 2023 og visepresident Harald Fotland har i 2023 representert forbundet i styret i det europeiske rederiforbundet (ECSA).

Styrets arbeid

Rederiforbundets styre har hatt syv ordinære styremøter og ett ekstraordinært møte. Styret består av ti medlemmer og ti varamedlemmer som innkalles etter behov ved forfall fra styrets medlemmer.

Styret jobber med utgangspunkt i fire strategiske satsningsområder. I inneværende styreperiode har dette vært følgende hovedtemaer:

- [Klima](#)
- [Verdiskaping](#)
- [Kompetanse](#)
- [Geopolitikk](#)



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

Viktigste saker

- Det var en svært viktig milepæl at IMO sommeren 2023 lyktes i å vedta en mer ambisiøs klimastrategi for hele den internasjonale skipsfarten.
- 2023 var også året da Hong Kong konvensjonen for forsvarlig resirkulering av skip endelig nådde ikraft-tredelse, og konvensjonen vil dermed være gjeldende fra sommeren 2025. Dette er en sak Rederiforbundet har jobbet aktivt med siden konvensjonen ble vedtatt i 2009.
- Skipsfarten ble tatt inn i EUs kvotesystem ETS 1. januar 2024 og etter påtrykk fra Rederiforbundet rakk også Norge å sikre samtidig gjennomføring av regelverket innen årsslutt.
- Videreføring av den norske tonnasjeskatteordningen var også et sentralt høydepunkt i 2023, da det ble klart at Torvik-utvalgets forslag om å avvikle ordningen ikke ville bli fulgt opp av regjeringen.
- Arbeidsmiljøundersøkelser utført blant sjøfolk har avdekket alvorlige mobbe- og trakasseringstall som må følges opp. Det skal oppleves trygt å jobbe om bord skip.

Klima og miljø

Klima- og miljøutfordringene er vår tids største utfordring og har for Rederiforbundet vært en hovedsak gjennom en årrekke. På tross av en urolig verden er det gledelig å registrere at flere viktige milepæler ble nådd i arbeidet på dette området i 2023.

IMOs klimaarbeid

2023 ble et historisk år for FNs sjøfartsorganisasjon - International Maritime Organization (IMO) - , som vedtok en revidert klimastrategi med et ambisiøst mål om netto-null utslipp fra internasjonal skipsfart innen 2050, samt milepæler om 20-30 prosent utslippsreduksjon innen 2030, og 70-80 prosent innen 2040. IMO vedtok også en tidsplan for utarbeidelse av nye tekniske og økonomiske tiltak for å sikre at skipsfarten når de nye klimamålene. Tidsplanen innebærer at de nye tiltakene skal vedtas i 2025 og tre i kraft i 2027. Denne ambisiøse tidslinjen for utvikling og beslutning av nytt regelverk er i seg selv et uttrykk for den brede internasjonale enigheten om at tiden er knapp.

Fra Rederiforbundets side har vi sammen med det internasjonale rederiforbundet (ICS) fortsatt å jobbe for en markeds mekanisme gjennom en global CO₂-avgift på drivstoff fastsatt gjennom IMO, hvor innsamlede midler går tilbake til å finansiere grønne tiltak i næringen. ICS sendte også inn et forslag til IMO om en drivstoffstandard for reduksjon av drivhusgasser fra skipsfarten.

EUETS

2023 ble preget av forberedelser til at skipsfarten skulle inn i EUs kvotesystem fra 1. januar 2024. Dette er en sak Rederiforbundet har jobbet aktivt med siden 2019. Det overordnede regelverket ble fastsatt i april, men ble etterfulgt av omfattende høringsrunder på detaljregelverket – i hastetempo. Viktige avklaringer var først på plass mot slutten av november.

I februar signaliserte regjeringen at Norge (på grunn av ekstra krav om Stortings- og EØS-behandling) trolig ikke ville rekke samtidig gjennomføring som EU innen nyttår. Etter påtrykk fra Rederiforbundet ble det imidlertid lagt opp til hastebehandling også i Norge. Hvis ikke ville Norge risikert tredjelandstatus, med administrative utfordringer for myndigheter og rederier, og uheldige insentiver for omgåelse av kvoteplikt. Regelverket ble behandlet ekstraordinært i Stortingets høstsessjon og formelt tatt inn i EØS-avtalen i EØS-komiteens siste møte for året 8. desember.

I første pulje er det rundt 400 skip fra 40 medlemsrederier som går inn i kvotesystemet. Rederiforbundet har i 2023 hatt fokus på praktiske forberedelser og tett oppfølging av rederiene. Ved årsslutt er det i samarbeid med partnere gjennomført webinarer, og 1-1-møter med nesten alle de involverte rederiene.

Rederiforbundet etablerte i 2023 en grundig argumentasjon for hvorfor Norge bør øremerke økte kvoteinntekter til grønne tiltak i maritim næring, og gjennomførte en rekke møter med statsråder og partienes stortingsgrupper. Bruken av kvotemidlene fra skipsfarten er fortsatt ikke avklart. For styret er det følgelig en viktig prioritering å følge opp videre også i 2024.

Resirkulering av skip

I det internasjonale regelverket for skipsfarten har det vært en stor svakhet at reglene for resirkulering av skip, som ble vedtatt allerede i 2009, ikke har trådt i kraft. For styret har det hatt høy prioritet å følge opp arbeidet med ikrafttredelse av reglene. Ekstra gledelig er det derfor at det i 2023 endelig ble klart at Hong Kong konvensjonen er ratifisert etter at Bangladesh og Liberia sluttet seg til konvensjonen. Den vil dermed tre i kraft i 2025. Dette er en avgjørende milepæl i arbeidet med å sikre et internasjonalt regelverk for skipsopphugging. Forbundet har vært engasjert i dette arbeidet gjennom mer enn 20 år, og har også i 2023 jobbet i tett kontakt med utenriktjenesten og relevante departement for å sikre at særlig Bangladesh ratifiserte konvensjonen.

Klimapartnerskap

I januar signerte Rederiforbundet sammen med en rekke andre arbeidslivsorganisasjoner en intensjonsavtale om klimapartnerskap med regjeringen. Maritim næring ble valgt ut som en av tre prioriterte næringer for inngåelse av de første partnerskapene. Forhandlingene gikk inn i en mer konkret fase etter sommeren, og Maritimt Forum fikk en formell koordinerende rolle. En samlet maritim næring har spilt inn omforente forslag til nye tiltak og forpliktelser. Forhandlingene mellom næringen og regjeringen vil også pågå inn i 2024. Som representant for utenriksflåten har styret i forbundet vært opptatt av å poengtere at partnerskapet må dekke mer enn innenriks utslipp fra skip.

Enova

Norsk skipsfart har store ambisjoner og ønsker å være i front når det kommer til teknologiutvikling og energieffektivisering i flåten. Frem mot 2030 og 2050 vil det være nødvendig med store investeringer og ytterligere klimatiltak både til sjøs og i havn. Forbundets medlemmer har over tid etterlyst flere virkemidler i dagens virkemiddelapparat for oppskalering av grønn teknologi.

Enova spiller en sentral rolle i det grønne skiftet og for utvikling av ny teknologi. Fortsatt er store investeringskostnader en barriere for grønn



HARALD SOLBERG SIGNERER INTENSJONSAVTALE OM KLIMAPARTNERSKAP PÅ VEGNE AV NORGES REDERIFORBUND. FOTO: BENEDIKTE NÆSS

omstilling og slik virkemiddelapparatet er innrettet i dag faller relevante støtteordninger fra Enova bort for tidlig. Det er derfor behov for nye virkemidler som støtter oppskalering av teknologi. Når Enovas mandat skal fornyes i 2024 følger Rederiforbundet prosessen tett for å synliggjøre næringens behov.

Havvind

I mars ble områdene Sørilige Nordsjø II og Utsira Nord lyst ut for henholdsvis bunnfast og flytende havvind. Opprinnelig var regjeringens mål å ha klart utlysning og vinnere av auksjonsrundene innen utgangen av 2023, men dette ble i flere omganger utsatt. For Utsira Nord ble prosessen med utlysning og auksjon utsatt på ubestemt tid, og Energidepartementet har i skrivende stund ikke kommet med ny frist for søknad. For Sørilige Nordsjø II gikk søknadsfristen for prekvalifisering ut 15. november. Syv selskaper har søkt, og ifølge Energidepartementet forventes vedtak om prekvalifisering i løpet av januar 2024, med auksjon i løpet av februar.

I september ga regjeringen NVE i oppdrag å starte strategisk konsekvensutredning for områdene Sørvest F, Vestavind F og Vestavind B, med mål om



FOTO: BENEDIKTE NÆSS



FINANSMINISTER TRYGVE SLAGSVOLD VEDUM I SAMTALE MED HARALD SOLBERG UNDER REDERIFORBUNDETS ÅRSKONFERANSE 2023. FOTO: KILLIAN MUNCH

utlysning av disse i løpet av 2025. NVE leverte også forslag om totalt 20 områder de mener kan være aktuelle for utredning av havvind.

Verdiskaping og maritime rammevilkår

Rederiforbundets konjunkturrapport 2023 ble lansert i mars. Den viste at det ved inngangen til året var gjennomgående god etterspørsel etter skipsfartstjenester i de segmentene Rederiforbundets medlemmer driver. Flere segmenter opplever betydelig vekst, men det er variasjoner både mellom og innad i segmentene.

Torvik-utvalget

Det regjeringsoppnevnte skatteutvalget, ledet av Ragnar Torvik, la frem sin utredning i desember 2022. Et flertall i utvalget foreslo å avvike rederiskatteordningen. Forslaget ble imøtegått av hele den maritime næringen. Under Rederiforbundets årskonferanse i mars 2023 uttalte finansminister Vedum at regjeringen ikke ville følge opp dette forslaget, dvs. at rederiskatteordningen videreføres. Dette var en viktig avklaring for våre medlemmer, som sikrer forutsigbarhet om ett av våre viktigste rammevilkår.

Rederiforbundet har også gjennom flere år arbeidet for å styrke konkurransedyktigheten til rederiskatteordningen, ved at det åpnes opp for at fartøy i ordningen også kan brukes til aktiviteter som skatlegges ordinært. Et forslag om endring av rederiskatteordningen har vært på høring. I statsbudsjettet for 2024 ble det likevel uttalt at regjeringen ikke vil følge opp dette forslaget nå. Rederiforbundet vil arbeide videre med denne saken, både frem mot valget i 2025, samt renotifiseringen av rederiskatteordningen i 2027.

Formuesskatt

Rederiforbundet er med i Alliansen for norsk privat eierskap, som består av elleve næringsorganisasjoner som representerer ca. 1 million arbeidsplasser. Gjennom alliansen har vi bedt Stortinget legge til rette for private eiere i norske bedrifter over hele landet. Et viktig tiltak er å trappe ned formuesskatt på arbeidende kapital gjennom økt verdsettelsesrabatt, og at denne skatten fases ut på sikt. Sammen med utbytteskatten er skatten på eierskap høy i Norge, og nivået må derfor ned.

Flere norske private eiere har flyttet ut av landet de siste par årene. En utredning fra NHH (Belsvik og Ramberg 2023) viser at eierbeskatning, usikkerhet om fremtidig skatt og økt politisk risiko er viktige drivere. 60 prosent av eierne som flytter sier at hensynet til bedriften og behov for investeringer er et avgjørende motiv for å flytte. Hard politisk retorikk om eiere spiller også en rolle. Utflytting betyr ikke at eierskap i Norge opphører, men det blir mer krevende å være aktiv eier på avstand. Studien viser at de som flytter over tid investerer mindre i Norge og mer i andre land.

Rederiforbundet vil også fremover arbeide for at beskatningen av privat norsk eierskap trappes ned. Det har vært svært krevende å få Støre-regjeringen til å forstå hvor skadelig formuesskatten er for norsk eierskap og norske bedrifter. Det er likevel positivt at regjeringen ikke økte formuesskatten ytterligere i statsbudsjettet for 2024. Arbeidet med å redusere formuesskatten på arbeidende kapital fokuserer derfor i stor grad på stortingsvalget i 2025.

Norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip

Regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at den vil innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip i norske farvann og på norsk sokkel. Det ble i 2022 sendt på høring et forslag om etablering en egen lov om dette. Forbundet og en rekke andre aktører, derunder utenlandske rederiorganisasjoner, tok kraftig til motmæle mot forslaget i sine høringssvar. Det ble blant annet påpekt at forslaget var i strid med Norges internasjonale forpliktelser etter Havrettskonvensjonen og EØS-avtalen. Det er også påpekt at forslaget vil kunne føre til færre norske sjøfolk. Regjeringen har i ulike sammenhenger gjennom 2023 gitt uttrykk for at de stadig arbeider med saken, men opplyser at arbeidet tar tid da den reiser mange kompliserte spørsmål.

Samtidig som regjeringen ikke har forlatt sin ambisjon om å innføre nasjonale krav på utenlandske skip, ser NRs Styre med bekymring på at det skjer en utvikling internasjonalt der flere europeiske land er i ferd med å innføre krav om nasjonal minstelønn på skip i internasjonal fart som har havneanløp i vedkommende land. Slike krav er i

strid med det grunnleggende prinsipper i havretten om uskyldig gjennomfart i territorialfarvannet. Disse sakene følges opp av næringens internasjonale organisasjoner.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

I regjeringens politiske plattform, Hurdalsplattformen, fremgår det at regjeringen vil styrke tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. I budsjettforslaget for 2024 ser vi imidlertid at ordningen for andre budsjettår på rad ikke prisjusteres. Dette innebærer en klar svekkelse av ordningen. Rederiforbundet har, sammen med de øvrige maritime alliansepartnerne, vært tydelige på behovet for å styrke ordningene gjennom, som et minimum, å sikre en prisjustering av taket. Videre har vi spilt inn behovet for å etablere en ny tilskuddsordning for havvindfartøyer i NIS.

Forberedelser til ny Nasjonal Transportplan

Rederiforbundet har gjennom året jobbet aktivt for å styrke sjøtransportens rolle i Nasjonal Transportplan som er antatt at skal legges frem for Stortinget innen påske 2024. Det har vært gjennomført, og skal videre våren 2024 gjennomføres en rekke aktiviteter for å øke oppmerksomheten om viktigheten av å styrke sjøtransportens konkurransekraft. Det er særlig arbeidet for flytting av gods fra land til sjø som har stått sentralt. Dette foreslås løst gjennom å redusere avgifter, bedre infrastrukturen, innføre støtteordninger for gods-overføring, og styrke vei- og banetilknytningen til havn. Dette vil gi vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster og klima- og miljøutslippsreduksjoner.

Kompetanse og rekruttering

Skipsfarten har store behov for å tiltrekke seg både ny kompetanse og et større mangfold. Næringen er tradisjonelt mannsdominert. Målet er derfor å synliggjøre de mange mulighetene som finnes i næringen.

Styret vedtok i 2023 en ny strategi for arbeidet med kompetanse, rekruttering og utdanning. Strategien er utarbeidet i tett dialog med forbundets gruppestyrer. Rederiforbundet skal ivareta fellesskapet i medlemsmassen, og skal ha sitt fokus på felles interesser på tvers av segmenter og uavhengig av hvordan bedriftene organiserer sin virksomhet.



KULL 16 MARITIME TRAINEE. FOTO: MARITIME TRAINEE



WALLENIUS WILLHELMSSENS ORCELLE WIND BLE TILDELTE HEYERDAHLPRISEN 2023. PRISEN BLE DELT UT AV THOR HEYERDAHL JR. . FOTO: KILLIAN MUNCH

Arbeidet med kompetanse, rekruttering og utdanning har som hovedmål å bidra til økt tilgang på kompetent arbeidskraft både på sjø og land, - nasjonalt og internasjonalt.

Undersøkelse om arbeidsmiljøet til sjøs

Både Sjøfartsdirektoratet og Norsk Sjømannsforbund gjennomførte i 2023 undersøkelser av arbeidsmiljøet på norske skip med tanke på å kartlegge omfanget av mobbing og trakassering. Begge undersøkelsene avdekket at svært mange ansatte har opplevd mobbing og trakassering til sjøs. Alle ansatte har krav på at det skal være et trygt og godt arbeidsmiljø til sjøs. Dette er også en forutsetning for rekruttering til næringen og for at rederiene skal kunne holde på kompetansen. Det er bred enighet mellom arbeidstakerside, arbeidsgiversiden og myndighetssiden at det er nødvendig med iverksettelse av tiltak for å unngå de forhold som er avdekket.

Styret har vært veldig tydelig på at rederiene har et særskilt ansvar i denne sammenheng og undersøkelsene har derfor vært gjenstand for drøftelse i de ulike styrer, råd og utvalg i forbundet. Som en del av arbeidet på dette området besluttet NRs Styre at forbundet inngår en rammeavtale med den nettbaserte varslingstjenesten mittvarsel.no der medlemmene får en rabattert pris.

Det er også positivt at Nærings- og fiskeridepartementet i sin Likestillingsstrategi for maritim

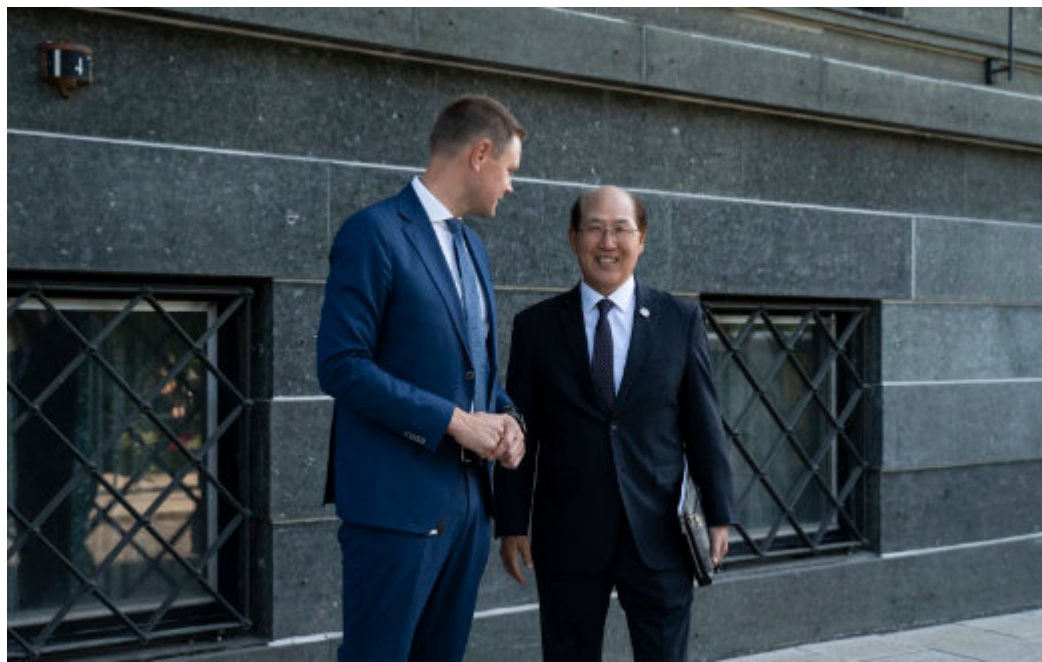
næring som ble fremlagt i 2023 har egne handlingspunkter knyttet til et arbeidsliv fritt for trakassering, der de bl.a. vil se på regelverket samt Sjøfartsdirektoratets tilsynsrolle.

Rederiforbundet deltar sammen med de andre maritime arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i et samarbeid med NFD for å utarbeide en samarbeidserklæring om økt likestilling i næringen. Dette er en oppfølging av departementets likestillingsstrategi. Erklæringen skal ta for seg fire hovedområder: rekruttering og rollemodeller, et arbeidsmiljø for alle, et arbeidsmiljø fritt for trakassering og en tilpasset arbeidsplass.

Maritim Karriere

Maritim Karriere ble videreført i 2023 som nav for omdømmebygging og rekruttering blant unge. Målet er både å formidle fakta (om næringen, utdanningsretninger og karrieremuligheter) og å skape fengende innhold for primærmålgruppen: unge i alderen 13-25 år. Kampanjen har sterk tilstedeværelse i sosiale medier og god og økende rekkevidde. For 2023 fikk kampanjen bevilget 3,7 millioner kroner fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Som følge av den økte utfordringen knyttet til mangel på matroser, har Maritim Karriere kampanjen i 2023 blitt utvidet med en ny målgruppe. Kampanjen «Aldri for sent å bli matros» startet opp i desember 2023. Målet med kampanjen er å øke kunnskapen om de mange ulike veiene inn



HARALD SOLBERG ØNSKET IMOS GENERALSEKRETÆR KITAK LIM VELKOMMEN TIL REDERIFORBUNDETS LOKALER UNDER NOR SHIPPING 2023. FOTO: LEIKNY HAVIK SKJÆRSETH

i maritim næring, og til matrosyrket, - også for voksne. Voksne som gjennom etter- og videreutdanning kan representere en god rekrutteringskilde for matrosfaget.

Maritime Trainee

Kull 15 av Maritime Trainee programmet gjennomførte programmet i 2023. Kull 16 hadde sin oppstart høsten 2023. I tillegg til å være en viktig rekrutteringsarena og kompetansehevende tiltak for toppkandidater til næringen, er Maritime Trainee et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt. Maritime Trainee har i 2023 økt sin tilstedeværelse i sosiale medier i tillegg til å både delta på og arrangere egne karriere- og rekrutteringsarrangementer. Maritime Trainee Alumni teller ved utgangen av 2023 over 300 personer. Alumninettverket samles blant annet ved en årlig middag arrangert av Norges Rederiforbund.

Maritim kompetanse og utdanning

Forbundet har i 2023 videreført engasjementet for kvalitetsheving i maritim utdanning gjennom prosjektet MARKOM. MARKOM prosjektet har siden oppstart i 2011 hatt stor betydning for utviklingen av maritim operativ utdanning ved både fagskoler og høyere utdanningsinstitusjoner.

Forbundet er også involvert i Bransjeprogram for maritim sektor, der det utvikles kortvarige kompetansetilbud basert på hva bedrifter og ansatte etterspør.

I Statsbudsjettet for 2024 ble det klart at MARKOM avvikles fra 2024, som ledd i den generelle avviklingen av tilskuddsordninger til UH-sektoren fordelt gjennom HK-dir. Pengene fra MARKOM blir omdisponert og går direkte til utdanningsinstitusjonenes rammebevilgning. Tilskuddsordningen i Bransjeprogrammet har en tre års horisont, og Bransjeprogram for maritim sektor vil dermed også avvikles i 2024. Forbundet jobber sammen med utdanningssektoren og arbeidstagerorganisasjonene for å finne nye løsninger og former for koordinert satsing på maritim utdanning.

Internasjonal rekruttering

Styret vedtok i 2023 å videreføre forbundets satsning gjennom treningssenter og kadettprogram på Filippinene gjennom NTC-Manila.

Parallelt med å utvikle tilbudet av kurs for trening på simulatorene, har NTC-Manila de senere årene utviklet en bred portefølje med digitale kurs, og åpnet på slutten av året en helt ny satsning på trening ved bruk av VR-teknologi.

Sentralt i den videre satsningen vil være å tilby medlemmene nødvendig trening for å klare den forestående transformasjonen til nye alternative drivstoff og fremdriftsmaskinerier.

ATEP-kadettprosjektet som driftes gjennom NTC-Manila har i 2023 kommet ajour etter covid og de utsettelse som ble påført en del av utdanningslø-

pet. Dette gjelder både generelt, de som måtte vente på å få gjennomgå obligatorisk 1-til-1 undervisning før uteksaminering, samt de med utsatt seilingsperiode i 3. året. Prosjektet er nå godt fordelt med kadetter på tre skoler på Filippinene, henholdsvis LPU-Batangas, UCLM-Cebu og DMMA-Davao. Vi anser nivået på den ekstra utdanningen vi tilbyr sammen med skolene som svært god. Det er minimalt frafall og utdanningen bidrar til kvalifiserte junior-offiserer til flåten. Tilbakemeldingene fra rederiene er gode. Det ble i 2023 tatt opp 317 nye kadetter fordelt på 18 rederier. Av totalt 1273 kadetter som nå er inne i vårt 4-års løp er 199 (15,6 prosent) kvinner. Dette viser at både programmet og næringen er attraktiv også for unge kvinner, og målet er at vi kommer over 20 prosent i løpet av de neste årene.

Mangfold og kjønnsbalanse i næringen

For styret er det viktig å sikre bedre mangfold og kjønnsbalanse i næringen. Det er positivt at også regjeringen er engasjert i dette arbeidet gjennom Likestillingsstrategien for maritim næring som ble lansert i juni 2023. Som en oppfølging av denne vil regjeringen i 2024 utarbeide en samarbeids-erklæring i samarbeid med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene. Målet med samarbeids-erklæringen er å bli enige om tiltak for å sikre økt likestilling i næringen. I 2024 vil det utarbeides en egen mangfoldsstrategi hvor rekruttering og tilrettelegging for ulike livsfaser i karriereplanlegging også inngår som kjerneelementer.

Geopolitiske utfordringer

2023 har vært nok et år med økende geopolitisk uro, med konsekvenser for internasjonal skipsfart og Rederiforbundets medlemmer.

Rødehavet og situasjonen i Midtøsten

På tampen av året ble en rekke skip, inkludert flere norske, angrepet av Houthi-militsen under seilas i Rødehavet. På bakgrunn av den alvorlige og uforutsigbare sikkerhetssituasjonen for mannskap og skip besluttet derfor styret i desember å anbefale medlemmene som har mulighet til det, å unngå gjennomseiling i Rødehavet. Dette er en uholdbar situasjon

for Rederiforbundets medlemmer, og forbundet har overfor norske og internasjonale myndigheter, samt i mediene, understreket hvor avgjørende det er at sikkerhetssituasjonen bringes under kontroll, og at det skapes en langsiktig løsning som sikrer fri og trygg ferdsel til havs i dette området.

2023 har også vært sterkt preget av Russlands uakseptable krigføring i Ukraina, etterdønningene av pandemien og et stadig mer anspent forhold mellom Kina og USA. Resultatet har vært økt inflasjon, høyere energikostnader og økt uforutsigbarhet rundt internasjonalt samarbeid og handel.

Kina-USA

USAs forhold til Kina og Kinas forhold til Taiwan påvirker også skipsfarten. Økt politisk spenning og en potensiell fremtidig militær konfrontasjon mellom stormaktene vil kunne få store konsekvenser for internasjonal handel og økonomi. Dette er viktige temaer for Rederiforbundets medlemmer, og følges opp som en egen, prioritert sak.

Russland-Ukraina

Russlands brutale og uakseptable krigføring mot Ukraina har fortsatt gjennom året, og de internasjonale sanksjonene mot Russland er opprettholdt og forsterket. De omfattende sanksjonsregimene i regi av G7-landene, EU, USA og UK påvirker både direkte og indirekte medlemmene og deres aktiviteter. Forbundet har i 2023 rådgitt medlemmene om spørsmål knyttet til sanksjoner.

Skyggeflåten

En utilsiktet virkning av sanksjonene er en fremvoksende parallell flåte, den såkalte «skyggeflåten» som i hovedsak frakter råolje ut fra Russland utenfor pristak-mekanismen. Denne utviklingen er dypt bekymringsfull. Forbundet har tatt opp problemstillingen med norske og internasjonale myndigheter gjentatte ganger og støtter arbeidet med å motvirke oppbyggingen av skyggeflåten.

Beredskapssenteret

Etableringen av skipsfartens beredskapssenter i februar 2023 var et viktig og fremtidsrettet tiltak for å styrke innsatsen på maritim sikkerhet og hendel-



INTELLIGENCE & OPERATIONS CENTRE (IOC) HOS DNK ER EN DEL AV SKIPSFARTENS BEREDSKAPSSENTER, SOM BLE ETABLERT I 2023. FOTO: KILIAN MUNCH

seshåndtering, og har bidratt til bedre informasjonsdeling, koordinering og responskapasitet i samarbeidet mellom DNK, NORMA Cyber og Rederiforbundet.

Beredskapsavdelingen bidrar med informasjon og situasjonsforståelse til rederier knyttet til risikovurderinger og ulike maritime sikkerhetsspørsmål. Dette gjelder særlig i situasjoner med økt risiko som følge av krigshandlinger, piratangrep eller terrorfare. Beredskapsavdelingen følger den internasjonale sikkerhetssituasjonen tett, med særlig oppmerksomhet rundt Rødehavet og situasjonen i Midtøsten, Guineabukta, Svartehavet, Persiagulfen/Hormuz og Sør-Kinahavet/Taiwan-stredet. Avdelingen har hatt løpende dialog med en rekke medlemmer gjennom året.

Skipsfartens rolle i totalforsvaret

Det sikkerhetspolitiske omgivelsesbildet preger også situasjonen her hjemme. Norske myndigheter har stor oppmerksomhet rundt Totalforsvaret og den nasjonale beredskapen, og det er stor interesse for skipsfarten både som kritisk verdi og som beredskapsressurs.

Nortraship

I samarbeid med norske myndigheter arbeides det med å videreutvikle Nortraship som rammeverk for skipsfartsberedskapen. Det er også en betydelig interesse for den norske modellen for skipsfartsberedskap fra en rekke allierte land.

Arbeidsgiverspørsmål

Lønnsforhandlinger/tariff

2023 har i det store og hele vært et år for mellomoppgjør for både de internasjonale og nasjonale tariffavtalene. De store norske tariffoppgjørene for offshore- og skipsarbeidere ble like fullt krevende på grunn av det stadig endrede økonomiske makrobildet i Norge med betydelig høyere inflasjon enn det LO og NHO la til grunn i frontfagsoppgjøret i mars/april. Regjeringen endret da også anslaget for prisveksten i revidert budsjett med 50 basispunkter tidlig i mai. Hyppige rentehevinger bidro også til at organisasjonene var svært fokusert på som minimum å opprettholde kjøpekraften for deres medlemmer. I oppgjøret for flyttbare innretninger m.v. på norsk sokkel trengte partene hjelp fra Riksmekleren i juni, men både denne og øvrige avtaler ble justert innenfor en riktig og ansvarlig ramme ut over høsten.



TIDLIGERE FISKERI- OG HAVMINISTER BJØRNAR SKJÆRAN MOTTAR KONJUNKTURRAPPORTEN 2023 FRA PROSJEKTANSVARLIG HEIDI KASPARA KILEMO I NORGES REDERIFORBUND. FOTO: BENJAMIN A. WARD.

Med unntak av de filippinske og kinesiske avtalene som ble revidert for 2024 og 2025 i november ble de øvrige internasjonale avtalene fremforhandlet sent i 2022 med virkning for 2023 og 2024. Avtalene er alle justert i tråd med internasjonal benchmark.

Karantenesøksmålene

Forbundets advokater bistår medlemmene i et stort sakskompleks hvor flere hundre sokkelarbeidere med adresse utenfor Norge gjennom sine fagforeninger krever kompensasjon for opphold i innreisekarantene. Industri Energi og SAFE har fremmet flere såkalte «pilotsaker» for domstolene, og den første av disse sakene ble avgjort 12. desember. Rederiforbundets medlemsbedrift fikk i saken medhold på alle punkter, og Sør-Rogaland tingrett uttalte at avgjørelsen ikke bød på tvil. Hvorvidt dommen blir påanket vil ha stor betydning for den videre behandling alle de saker som foreløpig er innstilt i forliksrådene.

Sosialavtaler

Etter at sosialavtalen mellom Norge og Polen ble sagt opp i 2022, er det i praksis bare én fungerende slik avtale igjen, nemlig avtalen mellom Norge og Latvia. Avtalen som er tidsbegrenset, innebærer at latviske sjøfolk på NIS-skip kan trygdes i Latvia og ikke i Norge. Norske myndigheter ønsker å avslutte avtalen, mens latvierne ønsker å beholde den. Det har så vidt vi er kjent med, ikke vært noen utvikling i saken etter en brevveksling mellom landene sommeren 2023, og hva som vil skje videre er ikke avklart.

Organisasjon

Arbeidsmiljø og medarbeiderstab

Medarbeiderundersøkelsen viser at arbeidsmiljøet i Rederiforbundet er godt. Det samlede registrerte sykefraværet i Rederiforbundet var i 2023 på 5,4 prosent, sammenlignet med 1,1 prosent i 2022.

Likestilling

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 45 ved utgangen av 2023. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 51 prosent kvinner og 49 prosent menn. Av ledergruppens syv medlemmer er fire menn og tre kvinner.

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

Åpenhetsloven

Vår redegjørelse etter åpenhetsloven er tilgjengelig på <https://www.rederi.no/rapporter/apenhetsloven/>

Årsresultat

Årets resultat for 2023 ble et overskudd på 46,0 millioner kroner, sammenlignet med et underskudd på - 46,9 millioner kroner i 2022. Hovedårsaken til overskuddet i 2023 var positiv avkastning

på de midlene som er til forvaltning. Driftsresultatet ble - 6,3 millioner kroner i 2023 sammenlignet med -4,1 millioner kroner for 2022.

Sum driftsinntekter var i 2023 119,1 millioner kroner, en økning på 7,3 millioner kroner fra 2022. Endringen forklares av en økt kontingentinngang på 3,1 millioner kroner og en økning i andre driftsinntekter på 4,2 millioner kroner. Sum driftskostnader for 2023 var 125,4 millioner kroner, en økning på 9,3 millioner kroner fra 2022. I 2023 var det en økning i lønnskostnader samt økte kostnader til av- og nedskrivning.

Netto finansposter gav et resultat på 53,4 millioner kroner i 2023 sammenlignet med - 42,3 millioner kroner i 2022. 2023 var et godt år i kapitalmarkedet med positiv avkastning for aksjer og obligasjoner. Dette i motsetning til 2022 hvor det var negativ



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2023

Flåtestatistikk

Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2024

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	30	356	16 806 723	48,0 %	3	359
Vestfold og Telemark	5	42	1 239 572	3,5 %	0	42
Sørlandet	10	80	1 204 338	3,4 %	2	82
Stavanger	27	125	2 913 788	8,3 %	30	155
Haugesund	13	150	5 174 311	14,8 %	2	152
Bergen	30	339	6 864 588	19,6 %	8	347
Sunnmøre	12	119	644 994	1,9 %	3	122
Nord-Norge	2	17	189 072	0,5 %	0	17
Totalt	129	1 228	35 037 386	100 %	48	1 276

Utviklingen i norsk kontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

	Norsk flagg					Utenlandsk flagg			Totalt	
	NOR		NIS		Sum					
1. januar	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt	Antall	Mill. dvt
2000	283	4,1	757	30,2	1 040	34,3	620	15,8	1 660	50,1
2001	261	4,3	767	28,4	1 028	32,7	702	17,3	1 730	50,0
2002	240	3,7	775	29,4	1 015	33,1	703	15,6	1 718	48,7
2003	233	3,2	750	28,4	983	31,6	687	14,3	1 670	45,9
2004	231	3,1	722	25,9	953	29,0	669	14,2	1 622	43,2
2005	225	3,1	692	22,6	917	25,7	697	15,2	1 614	40,9
2006	242	2,8	629	19,8	871	22,6	771	14,5	1 642	37,1
2007	259	2,8	637	20,8	896	23,6	878	16,4	1 774	40,0
2008	272	2,7	616	20,9	888	23,6	932	17,3	1 820	40,9
2009	271	2,5	621	20,7	892	23,2	984	18,5	1 876	41,7
2010	260	1,7	584	19,1	844	20,8	992	19,6	1 836	40,4
2011	226	1,1	569	18,4	795	19,5	974	19,0	1 769	38,5
2012	223	1,2	548	17,7	771	18,9	994	20,5	1 765	39,4
2013	233	1,2	529	18,1	762	19,3	1002	21,0	1 764	40,3
2014	219	1,1	540	18,4	759	19,5	1021	21,1	1 780	40,6
2015	216	1,0	522	17,3	738	18,3	1036	21,7	1 774	40,0
2016	214	1,0	535	17,9	749	18,9	975	21,8	1 724	40,7
2017	200	1,0	578	19,5	778	20,5	938	22,9	1 716	43,4
2018	188	1,0	591	19,4	779	20,4	992	25,4	1 771	45,8
2019	177	0,9	612	19,6	789	20,5	998	26,5	1 787	47,0
2020	167	0,9	664	21,0	831	21,9	973	28,1	1 804	50,0
2021	162	0,9	691	22,5	853	23,4	930	27,7	1 783	51,1
2022	158	0,8	724	21,8	882	22,6	808	24,3	1 690	46,9
2023	133	0,5	739	21,6	872	22,1	762	23,5	1 634	45,6
2024	133	0,6	740	20,3	873	20,9	712	22,1	1 585	43,0

Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2024

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 ¹⁾	6	(266)	20	(590)	26	(856)	9	(278)	35	(1 134)
Gasstankskip	0	0	46	2 099	46	2 099	73	5 569	119	7 668
Kjemikalietankskip	1	8	134	4 053	135	4 061	91	1 704	226	5 765
Bøyelaster og lagerskip	0	0	26	3 582	26	3 582	30	3 510	56	7 092
Andre oljetankskip	0	0	9	1 160	9	1 160	28	4 378	37	5 538
Kombinasjonsskip	0	0	4	306	4	306	12	958	16	1 264
Bulkskip	0	0	69	4 163	69	4 163	36	1 929	105	6 092
Andre tørrlastskip	5	10	237	3 988	242	3 998	287	3 378	529	7 376
Offshore serviceskip	121	526	195	990	316	1 516	146	720	462	2 236
Total	133	544	740	20 341	873	20 885	712	22 146	1 585	43 031

1) Tonnasje i 1000 bt.

Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg

Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2024	
	Antall	1 000 dwt
Bahamas	127	4 460
Marshall Islands	98	5 578
Barbados	93	320
Malta	49	1 046
Kypros	41	232
Isle of Man	33	914
Madeira	28	456
Singapore	26	1 849
Liberia	26	1 745
Brasil	26	197
Gibraltar	20	135
Nederland	19	104
UK	15	257
Antigua & Barbuda	14	44
FIS (Frankrike)	12	705
spania	11	891
USA	11	270
Sverige	10	281
Andre flagg (16)	53	2 662
Total	712	22 146

Utvikling i norskkontrollert ordrebok

Skip over 100 bt i utenriksfart

1. januar	Skip			Rigger		Skip og rigger totalt	
	Antall	1 000 dvt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
2013	137	3 223	66,1	18	45,4	155	111,5
2014	143	3 948	74,7	17	53,5	160	128,2
2015	176	7 390	93,0	12	52,5	188	145,5
2016	149	7 169	85,4	7	29,0	156	114,4
2017	72	2 841	39,0	4	15,6	76	54,6
2018	60	2 163	32,9	-	-	60	32,9
2019	71	6 635	45,8	-	-	71	45,8
2020	54	4 754	42,3	-	-	54	42,3
2021	49	3 081	42,5	-	-	49	42,5
2022	49	2 538	44,9	2	7,0	51	51,9
2023	81	3 532	85,2	2	7,9	83	93,1
2024	113	4 132	103,0	2	8,2	115	111,2

Fordelt på typer	2022		2023		2024	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Skip						
Passasjerskip	-	-	-	-	-	-
Gasstankskip	19	1545	27	2411	30	2326
Kjemikalietankskip	-	-	4	27	5	47
Bøyelastere	4	556	2	308	2	308
Oljetankskip	2	220	2	220	-	-
Kombinasjonsskip	-	-	-	-	3	249
Bulkskip	-	-	-	-	2	132
Andre tørrlastskip	11	139	24	467	47	991
Offshore serviceskip	13	78	22	99	24	79
Totalt skip	49	2 538	81	3 532	113	4 132

Flyttbare offshoreinnretninger

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

Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

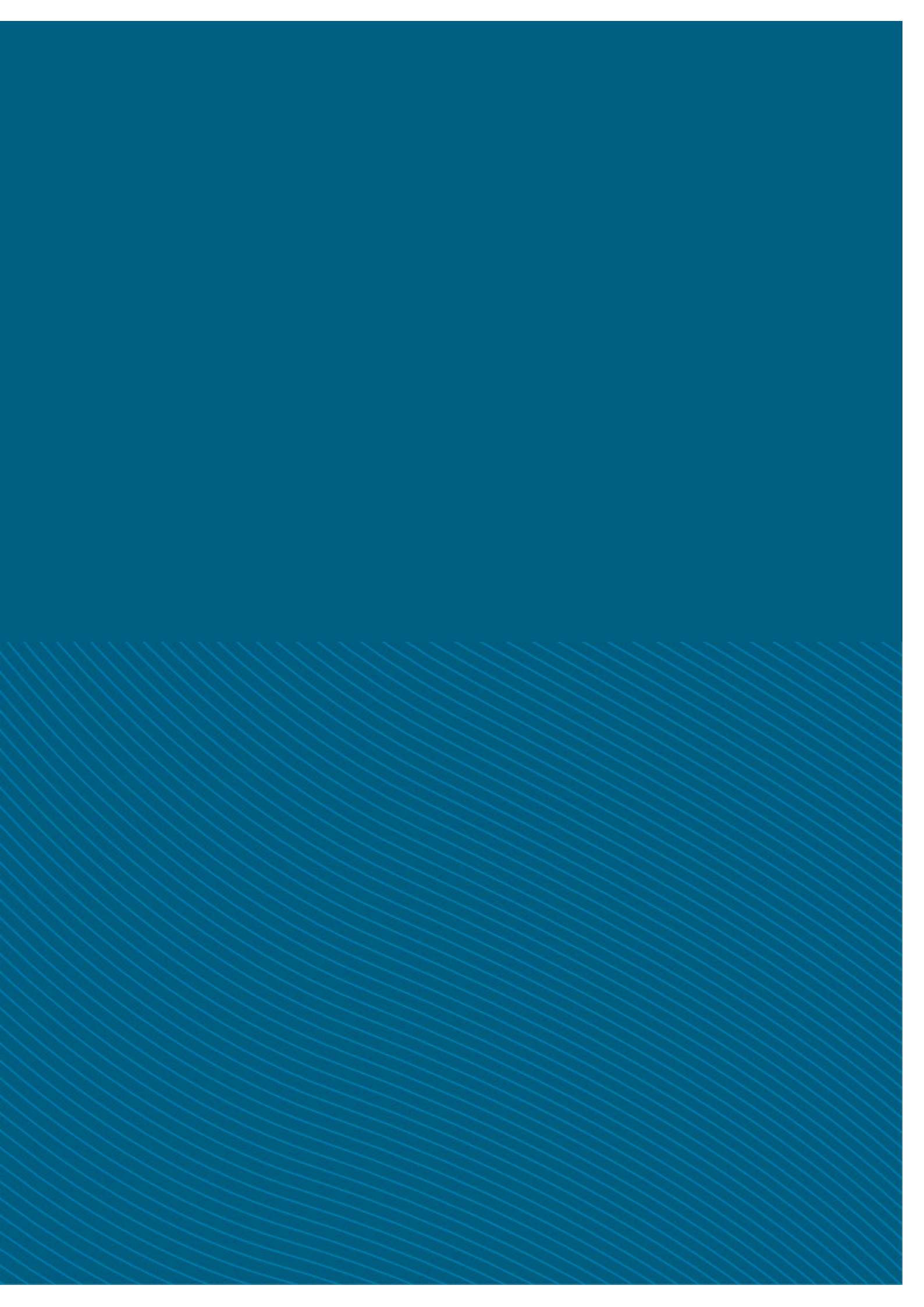
Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjvirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
2013	10	48	-	5	63
2014	8	47	-	5	60
2015	11	34	-	5	50
2016	13	26	-	5	44
2017	14	21	-	6	41
2018	15	19	-	4	38
2019	14	19	-	4	37
2020	16	17	-	3	36
2021	14	14	-	3	31
2022	16	14	-	1	31
2023	18	14	-	1	33
2024	16	14	-	1	31

Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Sum	Utenlandsk flagg	Total
	NIS	NOR				
2014	10,9	8,2	10,6	11,3	11,0	
2015	11,0	8,1	10,7	11,1	11,0	
2016	10,9	8,8	10,7	10,8	10,7	
2017	9,9	9,0	9,8	10,0	9,9	
2018	10,2	10,2	10,2	9,3	10,0	
2019	10,5	11,1	10,5	10,6	10,6	
2020	10,6	11,5	10,7	10,5	10,6	
2021	10,9	12,1	11,0	10,1	10,5	
2022	11,2	12,0	11,3	10,7	11,0	
2023	11,2	13,7	11,3	11,2	11,2	
2024	12,5	14,0	12,6	11,5	12,0	



Norges Rederiforbund
Besøksadresse: Rådhusgaten 25
Postadresse: Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo
Telefon: 22 40 15 00
Telefaks: 22 40 15 15
www.rederi.no
E-post: post@rederi.no