

SAKI

# Årsrapport 2024



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Styrets beretning 2024

## *Hvem vi er*

Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjonen for norsk utenriks skipsfart. Den norske utenriksflåten består av mer enn 1600 skip og rigger. Våre medlemmer er kjernen og den sentrale drivkraften i det norske maritime miljøet.

Rederiforbundet har 130 medlemmer som driver skip innen tradisjonell varefrakt, maritime tjenester knyttet til offshore petroleum og fornybar energi gjennom aktiviteter knyttet til havvind.

Verdiskapingsrapporten fra Maritimt Forum viser at norske rederier hadde en verdiskaping på 143 milliarder kroner i 2024. Det tilsvarer 65 prosent av verdiskapingen til hele den norske maritime næringen. Norske rederier er også en viktig arbeidsgiver. I 2024 arbeidet omkring 35 000 ansatte i rederienes landorganisasjoner, i tillegg sysselsetter rederiene om lag 50 000 sjøfolk og offshorearbeidere fra omkring 50 forskjellige nasjoner.

## *Konjunkturrapporten 2024*

Året som har gått har vært preget av geopolitiske spenninger og konflikt, men også politisk uforutsigbarhet globalt og nasjonalt. Konjunkturrapporten 2024 viste at rederiene likevel har tro på fremtiden. Troen på klimamålene og investeringer i klimaløsninger fortsetter å være høy. Omsetningstallene peker oppover, det skal bygges nye skip og opplagstallene er lave. Nesten alle rederier bygger skip med klima- og miljøteknologi om bord. For å ta steget videre mot lav- og nullutslipp i maritim sektor er det behov for flere verktøy i den offentlige verktøykassa. Majoriteten av rederiene opplever at virkemiddelapparatet ikke er tilstrekkelig relevant for å nå klimamålene. Barrierer som gjenstår for å investere videre i grønne løsninger er manglende betalingsvilje i markedet, usikkerhet knyttet til teknologivalg og manglende offentlig investeringsstøtte.

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

Rederiforbundet er medlem i det internasjonale rederiforbundet (ICS) og det europeiske



STYRET I NORGES REDERIFORBUND: BAK FRA VENSTRE: ØYSTEIN BEISLAND, MORTEN ULSTEIN, SINDRE MATRE, SIMEN LIEUNGH OG ANETTE AASER-STENE. FORAN FRA VENSTRE: ANNE JORUNN MØKSTER, HARALD FOTLAND (PRESIDENT) OG MARIANNE MØGSTER. IKKE TIL STEDE: ANDREAS ENGER (VISEPRESIDENT) OG SOFIE OLSEN JEBSEN. FOTO: BÅRD GUDIM

rederiforbundet (ECSA). Rederiforbundets visepresident, Andreas Enger, representerer forbundet i ICS-styret og president Harald Fotland er forbundets representant i styret i ECSA.

Administrerende direktør Harald Solberg sluttet i Rederiforbundet 1. mai 2024. Direktør Viggo Bondi fungerte som adm. direktør 1. april - 31. juli 2024. Knut Arild Hareide tiltrådte stillingen som adm. direktør 1. august 2024. Han kom fra stillingen som sjøfartsdirektør.

### Styrets arbeid

Rederiforbundets styre har hatt seks ordinære styremøter. Styret består av ti medlemmer og fem varamedlemmer som innkalles etter behov, ved forfall fra styrets medlemmer.

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

- Verdiskaping
- Klima og miljø
- Kompetanse
- Geopolitikk

Forbundet har i 2024 utarbeidet en ny strategi for perioden 2025-2030. Gruppestyrer og flere utvalg er konsultert i arbeidet og det har også vært gjennomført innspillsmøter med flere av kretsforeningene. Den nye strategien vedtas på Generalforsamlingen i 2025.

### Verdiskaping

#### *Vilkår for norsk privat eierskap*

Rammebetingelser for norsk, privat eierskap, med særlig fokus på avviklingen av formuesskatten på arbeidende kapital, er en viktig sak for styret. Dette temaet har derfor vært viet større oppmerksomhet i løpet av året, og det har vært gjennomført en rekke ulike aktiviteter. Diskusjonen rundt vilkår for norsk privat eierskap har fått større oppmerksomhet i mediene i 2024. Dette skyldes blant annet at eierbeskatningen har økt vesentlig de siste tre årene, noe som har ført til at flere bedriftseiere har flyttet ut av Norge. Norske eiere har fått god plass til å fortelle om konsekvensene av det høye skattenivået for norsk næringsliv. Forbundet har bidratt til å legge til rette for dette gjennom Alliansen for norsk privat eierskap (eierskapsalliansen), i mediene og ved å

arrangere flere konferanser. Blant annet arrangerte forbundet i samarbeid med NHO en større eierkonferanse 25. november, der formålet var å vise frem verdien av privat eierskap, og betydningen det har for Norge. Det var god oppslutning om konferansen, med over 500 deltakere. Oppmerksomheten rundt saken har skapt et helt annet debattklima rundt rammevilkår for norsk privat eierskap. Samtlige partier på ikke-sosialistisk side i norsk politikk går inn for å redusere formuesskatten på arbeidende kapital i neste stortingsperiode.

### *Maritime rammevilkår*

2024 har vært preget av diskusjoner om særnasjonale regelverk på flere områder som berører skipsfarten, herunder tiltak begrunnet av klima- eller beredskaps-hensyn og på arbeidslivsfeltet. Det har vært særlig viktig dette året å presisere betydningen av et globalt harmonisert regelverk for en internasjonalt konkurranseutsatt næring som vår. Forslag til norsk lønn i norske farvann og på norsk sokkel, som var på høring i 2024, og forslag til lav- og nullutslippsfartøyer på norsk sokkel, som kommer på høring våren 2025, er to eksempler på saker forbundet har brukt svært mye tid på.

### *Norsk lønn på utenlandske skip*

I Hurdalsplattformen gikk regjeringen inn for at det skulle innføres et krav om norsk lønn på utenlandske skip. Dette ble fulgt opp med et lovforslag som ble sendt på høring i 2022. Forslaget ble møtt med omfattende innsigelser fra en rekke nasjonale og internasjonale aktører. Regjeringen meddelte i 2023 at de ville foreta betydelige endringer i forslaget som var på høring i 2022, men forslaget ble sendt på høring først 1. mai 2024. Forslaget var mangelfullt da regjeringen bl.a. ikke hadde foretatt en avklaring med ESA om det EØS-rettslige handlingsrommet før høringsrunden. I oktober fastslo ESA at forslaget om regulering av skip i kystfart var klart i strid med EUS kabotasjeforordning og at forslaget også var i strid med direktivet om maritim transport. ESAs beslutning er helt i tråd med forbundets syn. Til tross for ESA sin beslutning har forbundet mottatt signaler om at regjeringen fortsatt har ambisjoner om å fremme et forslag til Stortinget.

### *Rederiskatt og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk*

Det har vært ro rundt maritime rammevilkår som rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Et forslag om å øke tonnasje-skatten var oppe til diskusjon i forbindelse med forhandlingene på Stortinget om statsbudsjettet for 2025, men ble ikke vedtatt. Vi avventer fremdeles en oppfølging av høringsforslaget fra 2021 om å åpne for delt virksomhet, og forventer at forslaget blir aktuelt i forbindelse med renotifisering av den norske rederiskatteordningen i ESA i 2027 for en ny tiårsperiode. Forbundet følger særlig opp saken i dialog med partienes programkomiteer, som arbeider med partiprogrammene for neste stortingsperiode.

### *Nettolønnsordningen*

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk så for første gang på flere år en oppjustering i statsbudsjettet for 2025. Selv om justeringen var mindre enn forventet prisvekst er det likevel et positivt signal fra regjeringen i en tid som krever tøffere økonomiske prioriteringer. Begge regjeringspartier ønsker i utgangspunktet å videreføre og styrke ordningen. Før sommeren behandlet Stortinget et representantforslag om å lovfeste og fjerne taket i tilskuddsordningene. Forslaget fikk stemmer fra to partier, og dermed ikke flertall. Videreføring og styrking av tilskuddsordningen følges opp av forbundet i våre innspill til partienes programmer og i budsjettinnspillene.

### *Internasjonale skatteprosesser*

OECD har gjennom flere år arbeidet med ulike prosjekter på skatteområdet – senest GloBE Tax / BEPS 2.0. Dette arbeidet har blant annet gitt et internasjonalt regelverk om global minimumsbeskatning, som er gjennomført i norsk rett gjennom en ny suppleringskattelov. Det er svært viktig at internasjonal skipsfart har fått et unntak fra dette regelverket. De seneste årene har det også vært økt aktivitet i FN, som i stor grad er drevet frem av G77/utviklingsland. Det arbeides blant annet med en ny FN-konvensjon om skatt, samt flere protokoller med mer detaljerte og utfyllende regler. Målgruppen for mange av disse prosessene er multinasjonale selskaper. Rederiforbundet følger disse prosessene tett. Målet er å sikre gode løsninger for rederinæringen.



HARALD SOLBERG OVERREKKER REDERIFORBUNDETS KONJUNKTURRAPPORT TIL STATSSEKRETÆR EVEN TRONSTAD SAGEBAKKEN I NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET. FOTO: KILIAN MUNCH



IMOS GENERALSEKRETÆR ARSENIO DOMINGUEZ PÅ BESØK HOS REDERIFORBUNDET. HER SAMMEN MED REDERIFORBUNDETS KNUT ARILD HAREIDE (TV) OG FISKERI- OG HAVMINISTER MARIANNE SIVERTSEN NÆSS.

## Rederiforbundets bærekraftforum

I 2024 opprettet Rederiforbundet bærekraftforumet som erstatter det tidligere CSR-forumet. Bærekraftforumet har som formål å være en arena for faglig påfyll, diskusjon og erfaringsdeling relatert til medlemmenes bærekraftutfordringer. I 2024 hadde forumet spesielt fokus på tematikk relatert til Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Forumet er åpent for alle forbundets medlemmer og per januar 2025 deltar 37 unike bedriftsmedlemmer.

## Klima og miljø

### Utslippstall

I 2024 publiserte Rederiforbundet for første gang, og som første rederiforbund, utslippstall for medlemsflåten. Publiseringen var en viktig milepæl i oppfølging av klimastrategien fra 2020 og har vært en prioritert sak for styret. Åpenheten rundt tallene ble svært godt mottatt og har vist seg å være et effektivt verktøy, både i forbundets kommunikasjon og i en rekke regelverksprosesser. Arbeidet styrkes videre i 2025.



KNUT ARILD HAREIDE ER NY ADMINISTRERENDE DIREKTØR I REDERIFORBUNDET FOTO: KILIAN MUNCH



ERIKA FATLAND PÅ SCENEN UNDER REDERIFORBUNDETS ÅRSKONFERANSE 2024 FOTO: KILIAN MUNCH

### IMO

Styret har i 2024 vært opptatt av oppfølgingen av IMOs reviderte klimastrategi og forhandlingene om innføring av nye tekniske og økonomiske tiltak. Administrasjonen har sammen med ICS deltatt direkte i regelverksarbeidet. Forbundet har etablert god dialog med IMOs nye generalsekretær Arsenio Dominguez, som også besøkte forbundet i august.

### EU-regelverk

Skipsfarten ble innlemmet i EU ETS i 2024 og gjennomførte sitt første år med kvotehandling. Fra Rederiforbundets medlemsmasse var rundt 40 rederier og 420 skip omfattet fra start.

Forbundet har i 2024 arbeidet med gjennomføringen av drivstoffregelverket FuelEU, samt hvordan nye skipstyper, og spesielt offshore, tas inn i EU MRV og ETS. Det har også vært innledende diskusjoner om hvordan skipsfarten skal posisjoneres under EUs kommende 2040-mål.

Forbundet har fortsatt å argumentere for bruk av ETS-inntekter i Norge. Innbetalingene fra Rederiforbundets medlemsmasse beløp seg til 1 milliard kroner i 2024

og er ventet å øke til 3 milliarder kroner i 2026. Budskapet vil ha økt aktualitet i 2025 når de første kvotene fra skipsfarten faktisk betales inn.

### Resirkulering av skip

På grunn av fortsatt relativt høye rater så har det også i 2024 vært få skip som har blitt resirkulert. Året har vært preget av at IMO forbereder seg på at Hong Kong konvensjonen trer i kraft i 2025. Det er særlig avklaringen mellom virkeområdet til Basel- og Hong Kong konvensjonen som har vært viktig å belyse fra forbundets side. EUs evaluering av det europeiske regelverket skulle vært ferdigstilt i 2024, men den endelige rapporten blir først lagt frem i 2025.

### Klimapartnerskap

I desember signerte maritim næring en klimapartnerskapsavtale med regjeringen. Partnerskapene med tre utvalgte sektorer skal bidra til økt omstillingstakt opp mot 2030- og 2050-målene. Avtalen legger opp til regelmessige politiske møter, konkrete diskusjoner om nye virkemidler og timing av innspill opp mot relevante budsjettprosesser. Fokus er i første fase på utslipp fra innenriks skipsfart og fiske, men arbeidet skal utvides og også være relevant for utenriksflåten.

## Enova

Det er en utfordring at investeringer i klima- og miljøteknologi uteblir grunnet manglende investeringsstøtte. Tilbakemeldingen fra medlemmene er at Enovas ordninger i liten grad treffer medlemmenes behov. Rederiforbundet har derfor jobbet med å få på plass støtteordninger som også treffer moden teknologi.

I slutten av desember signerte regjeringen en ny styringsavtale med Enova som vil gjelde for perioden 1. januar 2025 til 31. desember 2028. Den nye avtalen har økt fokus på utslippsreduksjoner frem mot 2030-klimamålene og åpner for at Enova kan støtte moden teknologi i umodne markeder. Den nye avtalen åpner for at Enova kan tilby de støtteordningene Rederiforbundet har jobbet for og som næringen har etterspurt. Det som blir avgjørende er at Enova følger opp den nye styringsavtalen med programmer og ordninger som treffer næringens behov, og som faktisk resulterer i utslippskutt frem mot 2030.

## Nye krav offshore

Regjeringen gjenopptok i 2024 arbeidet med mulig innføring av lav- og nullutslippskrav for offshoreflåten fra 2025/2029. Rederiforbundet og Offshore Norge bidro med innspill gjennom høsten og det ventes en formell høring første halvår 2025. Det er positivt at prosessen har åpnet opp for at regjeringen vil vurdere en organisering gjennom operatørleddet, men det gjenstår å avklare en rekke sentrale juridiske og praktiske problemstillinger.

## Klimatoppmøte i Aserbajdsjan

Forbundets visepresident Enger og administrerende direktør Hareide deltok på klimatoppmøtet COP29 i Baku. Det ble en anledning til å fremheve viktigheten av forhandlingene i IMO. Forbundet organiserte et arrangement om avkarbonisering av skipsfarten der blant andre IMOs generalsekretær Arsenio Dominguez holdt innlegg og svarte på spørsmål.

## Kompetanse

### Kompetent arbeidskraft

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

Generelt ser vi en økt konkurranse om folk, det er stor konkurranse om teknologisk og digital kompetanse, og et økende behov for å oppdatere kompetansen til de som jobber i næringen.

Den geopolitiske situasjonen påvirker også i stor grad kompetansesituasjonen i næringen, uroligheter i verden påvirker både kompetansebehov og rekruttering til næringen.

## En attraktiv næring

Maritim Karriere er videreført i 2024 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. Dette gjøres gjennom en rekke målrettede kampanjer og aktiviteter, i all hovedsak på digitale flater. Innsatsen i Maritim Karriere har vokst kraftig de senere årene, i 2024 fikk kampanjen bevilget 7,5 millioner kroner fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Som følge av den økte utfordringen knyttet til mangel på matroser, har Maritim Karriere i 2024 utvidet med en ny målgruppe. Kampanjen «Aldri for sent å bli matros» startet i desember'24. Målet med kampanjen er å øke kunnskapen om de mange ulike veiene inn i maritim næring, og til matrosyrket, også for voksne. Voksne som gjennom etter- og videreutdanning kan representere en god rekrutteringskilde for matrosfaget.

Kull 16 gjennomførte Maritime Trainee-programmet i 2024. Kull 17 hadde sin oppstart august 2024, og har gjennomført to av fem samlinger. I tillegg til å være en viktig rekrutteringsarena og et kompetansehevende tiltak for toppkandidater til næringen, er programmet et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt. Omkring 60 bedrifter har deltatt siden programmets oppstart i 2005. Maritime Trainee Alumni teller ved utgangen av 2024 omkring 300 personer. Alumninettverket samles blant annet ved en årlig middag arrangert av Norges Rederiforbund.

## Maritim kompetanse og utdanning

Prosjektet MARKOM, som siden 2011 har mottatt midler over statsbudsjettet for å heve kvaliteten i mari-



KULL 16 MARITIME TRAINEE. FOTO: MARITIME TRAINEE



KNUT ARILD HAREIDE, REDERIFORBUNDET; LISA HAUGAN, KONGSBERG HØEGH AUTOLINERS AS DELTOK PÅ DÅPEN AV HØEGH BOREALIS UNDER

tim utdanning, ble fra 2024 avvirket. Pengene fra MARKOM har blitt omdisponert og går nå direkte til utdanningsinstitusjonenes rammebevilgning. Det vil si at midlene som tidligere ble bevilget til MARKOM, fortsatt er øremerket maritim operativ utdanning, mens administreringen av prosjektet MARKOM har opphørt. Forbundet har gjennom 2024 fortsatt det tette samarbeidet med utdanningssektoren, for å finne nye løsninger og former for koordinert satsing på maritim utdanning.

Som ledd i samhandlingen med utdanningssektoren deltar forbundet i en rekke råd, utvalg og styrever. Forbundet arrangerer også årlig sommerskole for fagansatte ved maritime fagskoler, høgskoler/universitet. Sommerskolen er en møteplass for maritime lærere der målsetningen er å gi faglig påfyll, pedagogiske verktøy og oppdatering på prosjekter og tiltak innen maritim utdanning. I 2024 ble sommerskolen utvidet til å også inkludere representanter fra en rekke medlemsrederi. Dette med sikte på å bygge ut sommerskolen til å bli et fast møtested mellom næring og utdanningssektoren for å diskutere og løfte frem utdanning- og kompetansepoltiske spørsmål.

### *Internasjonal rekruttering*

NTC-M har i løpet av 2024 sikret en forlengelse av husleieavtalen for simulatorsenteret for ti nye år. Det registreres en meget stor interesse fra medlemsbedriftene for trening, og 2024 ble et år med meget høy aktivitet og derigjennom en tilfredsstillende økonomisk bærekraftig drift.

Etterspørselen etter trening for å håndtere den pågående transformasjonen til nye alternative drivstoff utgjør en stadig viktigere del av det samlede tilbudet.

Aktiviteten fordeler seg jevnt mellom tradisjonell trening på simulatorene, rene digitale kurs, samt kombinasjonen av dette.

En sentral del av NTC sitt arbeid er å gjennomføre forbundets kadettprosjekt på Filippinene som utdanner junioroffiserer til våre medlemmer. I 2024 har prosjektet igjen fire fulle kull og det er for tiden 1460 kadetter, hvorav ca. 17 prosent er kvinner i programmet. Disse er fordelt på de tre velkvalifiserte skoler som NTC samarbeider med og gir tilleggsundervisning på. Kadettprogrammet som funderes av ATEP-fondet gjennomføres i et 2-1-1 års løp der tredje året sikrer nødvendig seilingstid om bord og leder til STCW-sertifikat for dekk, maskin eller elektro. Normalt er de sikret jobb etter endt utdanning i de rederiene som signerer kadetten før skoleløpet starter, så også i 2024.

### *Samarbeidserklæring for økt likestilling*

Gjennom 2024 har forbundet deltatt i arbeidet med å skrive og inngå en samarbeidserklæring for økt likestilling i maritim næring. Partene består av myndighetene ved Nærings- og fiskeridepartementet ved fiskeri- og havministeren og maritim næring i bredt. Erklæringen forplikter partene til å bidra til økt likestilling, med følgende fire innsatsområder:



MARITIME; LIV ASTRID HOVEM, DNV OG ANDREAS ENGER, R STATSBESØKET TIL KINA.



KNUT ARILD HAREIDE, JONAS GAHR STØRE OG OLE ERIK ALMLID PÅ EIERKONFERANSEN 2024

- Inkludert rekruttering og rollemodeller
- Et arbeidsmiljø for alle
- Et arbeidsliv fritt for trakassering
- En tilpasset arbeidsplass

Erklæringen forplikter både myndighetene og organisasjonene, som skal samarbeide om å nå de ovennevnte målene.

Et avsluttende møte ble holdt i Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember og forbundet avventer i skrivende stund dato for signering av erklæringen.

## Geopolittikk

### *Global maritim sikkerhet*

Det maritime sikkerhetsbildet har i 2024 vært preget av Houthi-militsens angrep på sivile skip i Rødehavet. Rederiforbundet opprettholdt i 2024 rådet om å unngå unødvendig transit gjennom i Bab el Mandeb. Dette har begrenset norsk tilstedeværelse i regionen. Situasjonen har likevel preget både den internasjonale shippingnæringen og forbundets arbeid med maritim sikkerhet og beredskap. Forbundet har hatt tett dialog med norske og internasjonale myndigheter, og har vært en pådriver for norsk engasjement og tilstedeværelse i militære operasjoner i regionen. Dialogen med Forsvaret, EUs operasjon ASPIDES og CMF har vært god, med flere gjensidige besøk i 2024.

### *Nasjonal beredskap*

Rederiforbundet fortsetter å spille en sentral rolle i norsk nasjonal beredskap og totalforsvaret. Dialogen med norske myndigheter er tett og økende. Samarbeidet med Forsvaret har i 2024 blitt ytterligere forbedret, og det synes som om myndighetenes interesse for maritim sikkerhet og skipsfarten som beredskapsressurs er tiltagende. Det har vært gjennomført møter i NORTRASHIP-ledelsen og arbeidet med videreutvikling av rammeverket for den nasjonale skipsfartsberedskapen går fremover.

Nærings- og fiskeridepartementet har i 2024 fått ansvar for koordinering av nasjonal sivil forsynings-sikkerhet. Dette medfører at departementet vil få tilført ressurser til arbeidet med sikkerhet og beredskap, og forholdet mellom departementet og forbundet innen det nasjonale sikkerhets- og beredskapsarbeidet oppleves som tett og tillitsfullt.

NORMA Cyber, som eies av Rederiforbundet og DNK, har i 2024 fått formelt oppdrag fra norske myndigheter for å ivareta digital sikkerhet for maritim sektor, i samarbeid med Kystverket, innenfor den såkalte sektor responsmiljø-modellen. Dette styrker sikkerhetssamarbeidet mellom næringen og myndighetene ytterligere.

### *Utenlandske kapteiner på skip i NIS*

Sommeren 2024 var det flere medieoppslag om russiske kapteiner på norskflaggede skip som opererer langs norskekysten. Regjeringen besluttet høsten

2024 uten forhåndsvarsel at det ikke lenger skulle gis nye dispensasjoner for russiske kapteiner på skip i NIS. Beslutningen synes mangelfullt utredet og lite egnet til å ivareta de sikkerhetshensyn regjeringen ønsker å oppnå. Konsekvensen vil heller kunne være en svekkelse av NIS-flaggets konkurransekraft.

### Russlands krigføring i Ukraina

Russlands angrepskrig mot Ukraina forsetter og det er nå innført 15 sanksjonspakker mot Russland. Dette får også konsekvenser for medlemmenes operasjoner. Gjennom 2024 har den såkalte skyggeflåten økt i omfang. Styret er bekymret for potensielle miljømessige konsekvenser ved en ulykke som involverer skip i skyggeflåten. Fremveksten av skyggeflåten utfordrer også internasjonal rettsorden, noe som bekymrer oss. Forbundet har gjennom året hatt tett dialog med norske og internasjonale myndigheter for å beskrive utfordringen og utviklingen med mål om å sikre at eventuelle tiltak er effektive og målrettet.

### Kina

Kina fortsetter å være det viktigste byggelandet for norske rederier ved kontrahering av nye skip. Styret følger tett den geopolitiske utviklingen i relasjonen mellom USA og Kina og hvilke konsekvenser dette kan få for næringsens interesser.

### Sanksjoner og norsk frarådingspolitikk

Sanksjoner har blitt brukt som sikkerhetspolitisk virkemiddel over tid, men har økt i omfang siden invasjonen av Ukraina februar 2022.

Rederiforbundets medlemmer kan i enkelte operasjoner være underlagt fire ulike sanksjonsregimer (UK, USA, EU og Norge) som er innrettet på ulike måter. I tillegg opererer norske myndigheter med egne frarådingar rettet mot næringslivet. Et mer komplisert sanksjons- og geopolitisk bilde har medført at forbundet har oppdatert sin posisjon rundt sanksjoner og frarådingar.

Styret besluttet våren 2024 å oppdatere forbundets posisjon angående norske myndigheters frarådingspolitikk overfor næringslivet. Forbundet vil ikke lenger oppfordre medlemmer til å følge ikke juridisk bindende frarådingar, men vil legge til grunn at gjel-

dende sanksjoner blir fulgt og at aktsomhetsvurderinger er gjort slik det er pålagt gjennom åpenhetsloven.

## Arbeidsgiverspørsmål

### Lønnsforhandlinger/tariff

Både nasjonale og internasjonale forhandlinger har vært preget av den høye prisveksten som har vedvart godt inn i 2024. Høy aktivitet på sokkelen og i de fleste skipssegmenter har imidlertid gitt arbeidsgiversiden økonomi til å møte høye lønnskrav, slik at partene har kunnet lande hovedoppgjørene uten bruk av Riksmekleren.

Riksmekleren måtte i desember bidra til å finne en løsning etter plassoppsigelser og varsel om konflikt fra SAFE, som følge av deres krav om å bli part i tariffavtalene for NOR offshoreservicefartøyer på like vilkår som de tre sjømannsorganisasjonene. Utfallet ble at de fra 2025 har partsrettigheter på tariffområdet på like vilkår, men formelt ikke har forhandlingsrett før i hovedoppgjøret i november 2026.

### Karantenesøksmålene

Forbundets advokater har bistått 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 i den første av disse sakene fikk Rederiforbundets medlemsbedrift medhold på alle punkter, men saken ble anket til lagmannsretten. På tampen av året ble det avklart at Industri Energi, som nå har endret navn til Forbundet Styrke, oppgir hele sakskomplekset og frafaller anken. Det innebærer at de oppgir alle de 54 sakene med flere hundre saksøkere, som har ligget på vent.

## Organisasjon og medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 44 ved utgangen av 2024. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 52 prosent kvinner og 48 prosent menn. Av ledergruppens syv medlemmer er fire menn og tre kvinner ved utgangen av 2024. Rederiforbundets styre har en kvinneandel på 40 prosent blant de faste medlemmene og 50 prosent blant varamedlemmer.

Det samlede registrerte sykefraværet i Rederiforbundet var i 2024 på 3 prosent sammenlignet med 5,4 prosent i 2023.

### Åpenhetsloven

Vår redegjørelse etter åpenhetsloven oppdateres årlig og er tilgjengelig på [rederi.no](https://rederi.no)

### Årsresultat

Årets resultat for 2024 viser et overskudd på 48,7 mill. kroner, mot 46,0 mill. kroner i 2023. Hovedårsaken til overskuddet i 2024 var positiv avkastning på de midlene som er til forvaltning. Driftsresultatet ble – 9,8 mill. kroner i 2024, mot –6,3 mill. kroner i 2023.

Sum driftsinntekter var i 2024 124,7 mill. kroner, en økning på 3,2 mill. kroner fra 2023. Endringen forklares av en økt kontingentinngang. Driftskostnadene 2024 var på 134,6 mill. kroner, en økning på 6,7 mill. kroner fra året før. Økningen skyldes i hovedsak høy-

ere lønnskostnader. Det er ikke påløpt kostnader til egen forskning og utvikling i 2024 eller 2023.

Netto finansposter viste et resultat på 59,8 mill. kroner i 2024, mot 53,4 mill. kroner i 2023. Året har vært preget av et sterkt kapitalmarked med positiv avkastning for både aksjer og obligasjoner. Den høye avkastningen skyldes i hovedsak sterk utvikling i aksjemarkedet.

Totale eiendeler økte med 39,3 mill. kroner, fra 655,8 mill. kroner i 2023 til 695,1 mill. kroner i 2024. Økningen forklares i hovedsak av verdiendringer på aksjer og obligasjoner. Egenkapitalen har økt med årets resultat og aktuarberegnet tap på pensjonsforpliktelsen, noe som samlet gir en netto økning på 46,9 mill. kroner. Langsiktig gjeld er på tilsvarende nivå som året før, mens kortsiktig gjeld er redusert med 6,0 mill. kroner.



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Flåtestatistikk

## Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2025

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	29	389	19 078 946	51 %	3	392
Vestfold og Telemark	4	36	1 058 404	3 %	0	36
Sørlandet	10	85	1 571 608	4 %	2	87
Stavanger	27	117	2 684 082	7 %	29	146
Haugesund	13	151	5 718 349	15 %	2	153
Bergen	31	459	6 417 957	17 %	11	470
Sunnmøre	12	121	669 209	2 %	3	124
Nord-Norge	3	17	189 121	1 %	0	17
<b>Totalt</b>	<b>129</b>	<b>1 375</b>	<b>37 387 676</b>	<b>100 %</b>	<b>50</b>	<b>1 425</b>

## Utviklingen i norskkontrollert 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
2025	132	0,6	752	19,6	884	20,2	726	22,5	1 610	42,7

**Norsk kontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2025**

Skip over 100 bt. i utenriksfart.

	Norsk flagg						Utenlandsk flagg		Total	
	NOR		NIS		SUM		Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.
	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.	Antall	1000 dwt.				
Passasjerskip og ferger <sup>1)</sup>	5	(248)	19	(612)	24	(860)	9	(255)	33	(1 115)
Gasstankskip	2	20	44	1 996	46	2 016	80	6 214	126	8 230
Kjemikalietankskip	1	8	130	3 951	131	3 959	87	1 660	218	5 619
Bøyelaster og lagerskip	0	0	26	3 606	26	3 606	29	3 412	55	7 018
Andre oljetankskip	0	0	6	703	6	703	24	3 955	30	4 658
Kombinasjonsskip	0	0	3	243	3	243	13	1 021	16	1 264
Bulkskip	0	0	65	3 946	65	3 946	35	1 735	100	5 681
Andre tørrlastskip	5	10	254	4 147	259	4 157	290	3 671	549	7 828
Offshore serviceskip	119	512	205	1 023	324	1 535	159	813	483	2 348
<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>550</b>	<b>752</b>	<b>19 615</b>	<b>884</b>	<b>20 165</b>	<b>726</b>	<b>22 481</b>	<b>1 610</b>	<b>42 646</b>

1) Tonnasje i 1000 bt.

**Norsk kontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg**

Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2025	
	Antall	1 000 dwt
Bahamas	115	3 771
Marshall Islands	108	6 428
Barbados	86	298
Malta	44	962
Kypros	37	218
Singapore	29	2 159
Isle of Man	29	892
Madeira	29	398
Brasil	26	197
Danmark (DIS)	25	406
Liberia	22	1 109
Nederland	19	104
Gibraltar	18	126
Panama	16	481
Frankrike (FIS)	14	895
Sør-Korea	13	263
Antigua & Barbuda	13	41
USA	12	299
UK	12	248
Spania	10	822
Sverige	10	281
Andre flagg (11)	39	2 082
<b>Totalsum</b>	<b>726</b>	<b>22 481</b>

## 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
2025	143	5 105	139,9	-	-	143	139,9

Fordelt på typer	2023		2024		2025	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	-	-	-	-	-	-
Gasstankskip	27	2 411	30	2 326	26	2 116
Kjemikalietankskip	4	27	5	47	12	366
Bøyelastere	2	308	2	308	4	616
Oljetankskip	2	220	-	-	1	114
Kombinasjonsskip	-	-	3	249	3	249
Bulkskip	-	-	2	132	4	258
Andre tørrlastskip	24	467	47	991	66	1 256
Offshore serviceskip	22	99	24	79	27	130
<b>Totalt skip</b>	<b>81</b>	<b>3 532</b>	<b>113</b>	<b>4 132</b>	<b>143</b>	<b>5 105</b>

#### Flyttbare offshoreinnretninger

Rigger/boreskip

2

2

-

## Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

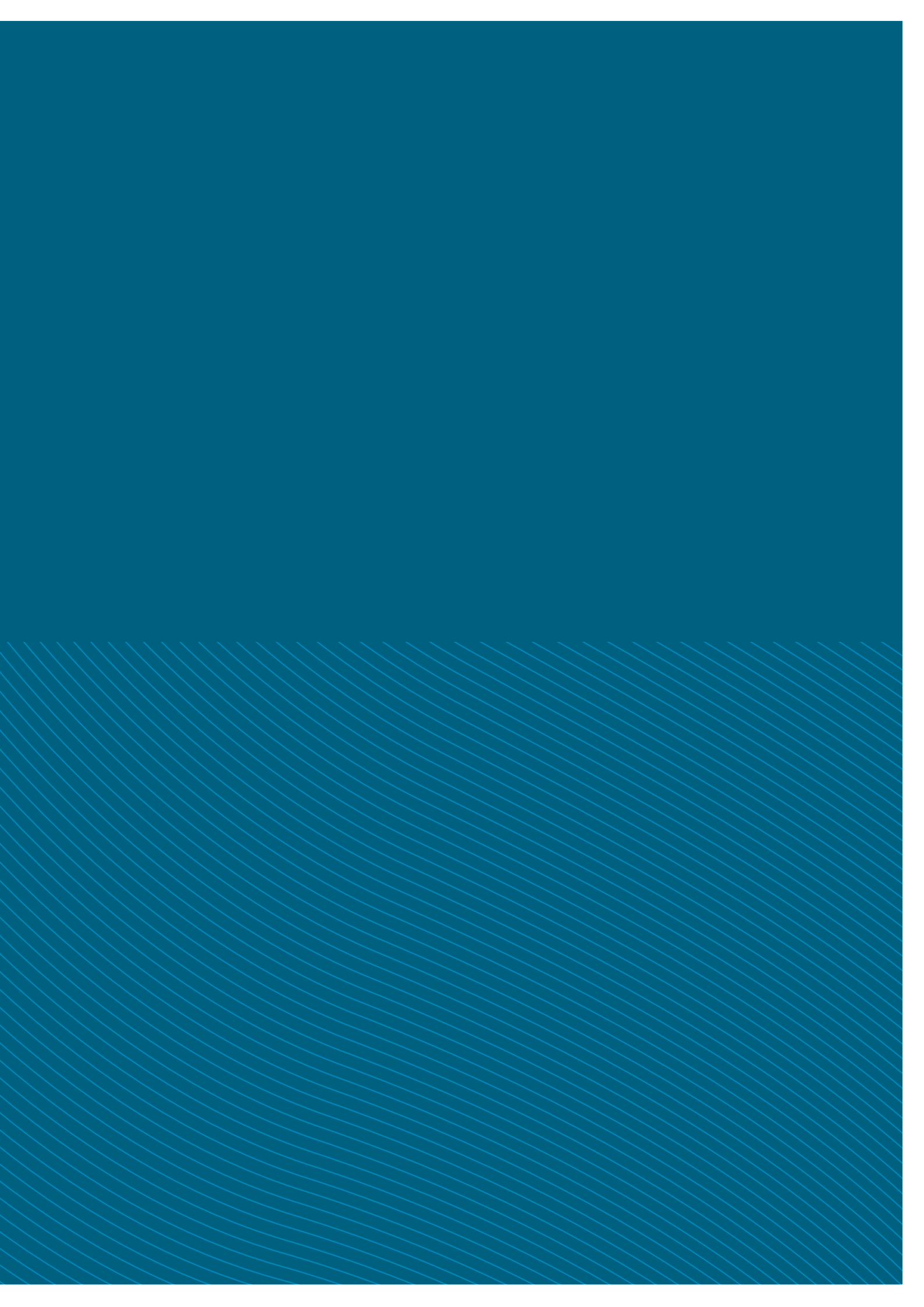
Fordelt på virksomhet og flagg

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
2025	16	14	-	1	31

## Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Utenlandsk flagg	Total
	NIS	NOR	Sum		
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
2025	13,0	14,6	13,1	12,3	12,6



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