

SAK I



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Årsrapport 2025



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Styrets beretning 2025

## Hvem vi er

Norges Rederiforbund er den ledende nærings-, arbeidsgiver- og beredskapsorganisasjonen for skipsfart og offshorevirksomhet. Rederiforbundets medlemmer er kjernen og en sentral drivkraft i det norske maritime miljøet.

Rederiforbundets medlemmer eier og driver skip innen tradisjonell varefrakt og maritime tjenester knyttet til offshore petroleum og fornybar energi.

Medlemsbedriftene er representert i seks grupper: Deep sea (GDS), Short sea (GSS), Gruppe for undervannsentreprenører (GUE), Gruppe for offshoreentreprenører (GOE), Gruppe for offshore serviceselskap (GOS) og Gruppe for offshorevind (GOV). På slutten av året ble også brønnbåter tatt inn som et nytt segment i Rederiforbundets medlemsmasse og organisert i Gruppe for brønnbåt (GBB).

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

Rederiforbundet visepresident Andreas Enger har i 2025 representert Rederiforbundet i ICS-styret og president Harald Fotland representerer forbundet i ECSA-styret.

## Styrets arbeid

Rederiforbundet har som formål å ivareta medlemmenes interesser i nærings- og arbeidsgiverspørsmål.

Generalforsamlingen vedtok i 2025 ny strategi for forbundet med følgende mål for organisasjonen frem mot 2030:

### Medlemskap i Norges Rederiforbund skal gi merverdi ved at

- Forbundet oppnår gjennomslag for medlemmenes interesser nasjonalt og internasjonalt
- Forbundet yter spisskompetent veiledning, rådgivning og bistand til medlemmene
- Forbundet gir tilgang til unike fellesskap for diskusjon, erfaringsutveksling og nettverksbygging
- Forbundet viser frem og skaper engasjement og interesse for næringen



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

I tillegg skal forbundet ivareta sikkerhets- og beredskapsfunksjoner for den norske flåten på oppdrag fra norske myndigheter.

### Forbundet jobber i perioden 2025-2030 med følgende prioriterte områder:

- Verdiskaping: Rederiforbundet skal sikre internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår som fremmer maritime aktiviteter og investeringer i og fra Norge
- Klima: Rederiforbundet skal arbeide for virkemidler som sikrer norske rederiers posisjon som verdensledende i den bærekraftige og grønne omstillingen
- Kompetanse: Rederiforbundet skal medvirke til at medlemmene får tilgang på kompetent arbeidskraft på sjø og land, nasjonalt og internasjonalt
- Arbeidsliv: Rederiforbundet skal være den ubestridt ledende arbeidsgiverrepresentanten for skipsfarten og offshorevirksomheten
- Geopolitikk: Rederiforbundet skal sikre norske rederiers interesser og konkurransevne i møte med økt konflikt og geopolitisk uro
- Skipsfartsberedskap: Rederiforbundets beredskapsavdeling skal ivareta den norske flåtens behov for sikkerhetsmessig bistand i det daglige og sikre samarbeidet mellom næring og myndigheter i fred, krise og krig

Rederiforbundets styre har hatt syv ordinære styremøter. Styret består av ti medlemmer. Det var ved styreperiodens start fem varamedlemmer. Tre har skiftet jobb i løpet av perioden og ved utgangen av året er det to varamedlemmer som innkalles etter behov, ved forfall fra styrets medlemmer.

### Oppsummering av året

Ved utgangen av året kan vi konstatere at også 2025 har vært et år preget av høyt aktivitetsnivå i næringen og høye rater på tvers av segmentene i Rederiforbundets medlemsmasse. Det er lave opp-lagstall og vekst i ordrebøkene.

Med ny strategi og nytt medlemssegment har forbundet i 2025 styrket både organisasjonen og medlemsgrunnlaget. Innlemmelsen av brønnbåtsegmentet i forbundets medlemsmasse betyr at medlemsflåten er utvidet med om lag 85 avanserte fartøy. Dette har gitt økt faglig bredde og befester ytterligere forbundets rolle som en samlede aktør for hele den moderne maritime næringen.

Det er bekymringsfullt at vi ser en nedgang i antall skip som seiler med norsk flagg. Det norske flagget er

et kvalitetsflagg og en sterk norsk flåte er avgjørende for å bevare Norges rolle som sjøfartsnasjon. Nedgangen i skip med norsk flagg kommer etter en tid med økende usikkerhet rundt nasjonale rammevilkår. For styret er det derfor nå viktig å understreke at det i en tid med økende geopolitisk uro er ekstra viktig at de hjemlige rammevilkårene er forutsigbare, stabile og internasjonalt konkurransedyktige.

Rederiforbundets medlemmer navigerer i en stadig mer uforutsigbar verden. I 2025 er internasjonal handel i økende grad blitt brukt som maktpolitiske virkemiddel. For skipsfarten har det fått særlig utslag i at skipsfartens klimaavtale i IMO ble satt på vent. I den såkalte 301-saken, ble skip bygget i Kina og alle bilfraktskipene en periode pålagt dramatisk høye anløpsavgifter i USA.

Rederiforbundets kjerneoppgave er å ivareta medlemmenes interesser. I en urolig tid er fellesskapet forbundet tilbyr viktigere enn på lenge. Gjennom tett dialog med myndigheter og aktive bidrag i politiske prosesser, både nasjonalt og internasjonalt, jobber vi for at næringens stemme skal bli hørt.

Dette er et arbeid som fortsetter med full styrke inn i 2026.

## Verdiskaping:

***Rederiforbundet skal sikre internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår som fremmer maritime aktiviteter og investeringer i og fra Norge***

2025 har vært preget av diskusjoner om særs nasjonale regelverk på flere områder som berører skipsfarten. For den maritime næringen, som er globalt konkurranseutsatt, er det særlig viktig at regelverk er globale og harmoniserte.

### Maritime rammevilkår

For å opprettholde en maritim næring med høy verdiskaping og sysselsetting, må rammebetingelsene være stabile, forutsigbare og konkurransedyktige. Rederiskatteordningen og tilskuddsordningen er de mest sentrale rammevilkårene for rederivirk-somhet fra Norge. Styret er derfor fornøyd med at det i 2025 har vært ro rundt disse ordningene. Til-

skuddsordningen ble videreført i statsbudsjettet 2026 med makstak på NOK 225 500,- per arbeidstaker for samtlige tilskuddsmodeller utenom NIS-generell, hvor taket videreføres på 26 prosent. I statsbudsjettthøringene har forbundet løftet behovet for at tilskuddsordningen ikke bare videreføres, men prisjusteres for å følge pris- og lønnsveksten.

I etterkant av statsbudsjettet ble det satt ned en skattekommissjon som skal se på muligheten for et bredt skatteforlik på Stortinget.

### Norske lønns- og arbeidsvilkår

Oppfølgingen av lovforslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår har stått høyt på agendaen i 2025. Stortinget vedtok 2. juni 2025 endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivningen som muliggjør og innfører krav om norsk lønnsnivå på utenlandske skip. Selv om forslaget har vært gjennom en omfattende prosess, har EFTAs overvåkningsorgan ESA reist en rekke innsigelser mot den nye lovgivningen ift. EØS-avtalen. Styret forventer at det vil komme en avklaring i løpet av 2026, men er bekymret for om det er mulig å videreføre tilskuddordningen for sjøfolk på de områder som omfattes av den nye lovgivningen.

### Privat eierskap

Samarbeidet i Alliansen for norsk privat eierskap har fortsatt i 2025. Alliansen består av elleve næringsorganisasjoner og representerer over 110 000 virksomheter. I november arrangerte Rederiforbundet Eierkonferansen 2025 sammen med NHO. Konferansen er en viktig møteplass for eiere, politikere og næringslivsledere, og tar opp hvordan vi best sikrer vekst, verdiskaping og beredskap gjennom norsk privat eierskap.

### Det norske flaggets konkurransekraft

Det norske flagget er et attraktivt norsk flagg for rederier med skip i utenriksflåten. Likevel har det i 2025 vært en nedgang på over 50 skip i NIS. Utflagging er en av hovedgrunnene til dette. Utflaggingen skyldes flere årsaker, men bemannings-spørsmål står sentralt. Antallet skip under utenlandsk flagg øker, samtidig som det norske flagget svekkes.



MED NÆRMERE 100 DELTAKERE TIL STEDE BLE KONJUNKTURRAPPORTEN OVERLEV ERT TIL FISKERI- OG HAVMINISTER MARIANNE SIVERTSEN NÆSS I FORKANT AV REDERIFORBUNDETS ÅRSKONFERANSE. FOTO: KILLIAN MUNCH



UTENRIKSMINISTER ESPEN BARTH EIDE VAR EN AV INNLEDERNE PÅ REDERIFORBUNDETS ÅRSKONFERANSE 2025. FOTO: KILLIAN MUNCH

## Konjunkturrapporten 2025

Etter noen år med sterk vekst i omsetningstallene viste konjunkturrapporten at aktiviteten i rederisegmentene stabiliserte seg noe i 2024. Rapporten viste at aktiviteten i internasjonal skipsfart fremdeles var høy ved inngangen til året, med stor etterspørsel globalt. Medlemsrederiene rapporterte planer om å kontrahere 252 skip og rigger i de kommende årene, og kun åtte skip og rigger lå i opplag per 1. januar 2025.

Innenfor klima- og miljøinvesteringer rapporterte medlemmene at det fortsatt gjøres mye, men 2025-rapporten viste samtidig at troen på klimamålene har sunket. En økende andel rederier var ved inngangen til året usikre på om hvorvidt de vil nå klimamålene for 2030 og 2050. Manglende betalingsvilje i markedet og usikkerhet knyttet til teknologivalg rapporteres å være de viktigste barrierene for grønn omstilling.

## Årskonferansen 2025

Rederiforbundet deltar og arrangerer en rekke konferanser og arrangementer i løpet av året. Den største og viktigste satsingen er forbundets årskonferanse, som samler flere enn 300 gjester fra våre medlemsrederier, øvrig næringsliv, politikk, media og samfunn.

Årskonferansen er en viktig og relevant møteplass for medlemmer og mellom nærings- og andre sentrale samfunnsaktører. Som representant for norske rederier i utenriksfart er Norges Rederiforbund en av få aktører i Norge som har en naturlig posisjon for å sette internasjonal uro og geopolitikk på dagsordenen. Årskonferansen 2025 hadde tittelen Global Currents. Hovedinnledere var tidligere styreleder for sikkerhetskonferansen i München, Christoph Heusgen og tidligere Financial Times-journalist og kinaekspert James Kyng. I tillegg deltok blant andre utenriksminister Espen Barth Eide og næringsminister Cecilie Myrseth. Konferansen fikk svært gode tilbakemeldinger fra deltakerne.



NOVEMBER ARRANGERTE REDERIFORBUNDET SAMMEN MED NHO EIERKONFERANSEN 2025. KONFERANSEN ER EN VIKTIG MØTEPlass FOR EIERE, POLITIKERE OG NÆRINGSLEVERE, OG TAR OPP HVORDAN VI BEST SIKRER VEKST, VERDISKAPING OG BEREDSKAP GJENNOM NORSK PRIVAT EIERSKAP. FOTO: KILLIAN MUNCH



MANDAG 29. SEPTEMBER OVERRAKTE REDERIFORBUNDET MENON-RAPPORTEN OM DET MARITIME VIRKEMIDDELAPPARATET TIL STATSSEKRETERENE RAGNHILD SJONER SYRSTAD OG EVEN TRONSTAD SAGEBAKKEN. FFOTO: REDERIFORBUNDET

## Klima:

***Rederiforbundet skal arbeide for virkemidler som sikrer norske rederiers posisjon som verdensledende i den bærekraftige og grønne omstillingen***

Rederiforbundets klimastrategi slår fast at medlemmene skal redusere sine klimautslipp med 50 prosent innen 2030. Fra samme år skal medlemmene kun bestille skip med nullutslippsteknologi. Innen 2050 skal medlemmene være klimanøytrale.

### Offentliggjøring av utslippstall

For å måle fremgangen i klimaarbeidet utgir forbundet hvert år en klimarapport som beregner utslippene i medlemsflåten. Rapporten for 2025 ble overlevert til klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen. Rederiforbundets medlemsflåte står for 2,7 prosent av klimagassutslippene i skipsfarten globalt.

### IMOs klimaavtale utsatt

For å nå klimamålene er det avgjørende med et globalt klimaregelverk som gjelder alle skip, uavhengig av flagg og farvann. Gjennom mange år har Rederiforbun-

det jobbet aktivt for å samle støtte til et ambisiøst og teknologinøytralt regelverk gjennom IMO. Forbundet har bidratt med faglige innspill til norske myndigheter og koordinert posisjoner gjennom den internasjonale paraplyorganisasjon ICS. Målet har vært å sikre et globalt regelverk som gir rederiene forutsigbarhet og like konkurransevilkår, og som støtter opp under investeringene som trengs i det grønne skiftet.

Under det ekstraordinære møtet i IMOs miljøkomité (MEPC ES.2) i oktober strandet forhandlingene om det nye globale klimaregelverket etter sterkt press fra USA og stor uenighet mellom medlemslandene. Utsettelsen er et alvorlig tilbakeslag for det internasjonale klimaarbeidet i skipsfarten.

### EU-regelverk

2025 var det første året skipsfarten skulle levere kvoter under EUs kvotehandelssystem (EU ETS). Forbundet har fulgt dette tett gjennom året og bistått medlemmene i arbeidet med overvåkningsplaner, MRV-rapportering og innlevering av kvoter. Det har blitt arrangert en rekke webinarer og informasjonsmøter i samarbeid med Miljødirektoratet og DNV, og forbundet har vært en aktiv pådriver for å avklare spørsmål og tolkningsutfordringer i dialog med norske myndigheter. **FuelEU Maritime**-regelverket tredde i kraft i EU 1. januar 2025. Det er fortsatt uklart når regelverket innlemmes i EØS-avtalen og trer i kraft i Norge.

### Storbritannias kvotesystem (UK ETS)

Britiske myndigheter varslet i 2025 at det vil bli innført kvoteplikt for skipsfart. Rederiforbundet har understreket viktigheten av at UK ETS er i tråd med internasjonale reguleringer fra IMO for å unngå konkurransevridning og økte administrative byrder. Forbundet har også påpekt at inkludering av utslipp ved kai kan føre til dobbeltrapportering og unødvendige kostnader.

### CO<sub>2</sub>-avgift for skip i utenriks- og innenriksfart

Kvotepiktig innenriks skipsfart er i dag den eneste næringen i Norge som omfattes både av EUs kvotesystem (ETS) og full norsk CO<sub>2</sub>-avgift (under innsatsfordelings-forordningen). Forbundet har argumentert for at dagens situasjon for innenriks kvotepiktig

skipsfart er uholdbar, fordi næringen i praksis dobbelbeskattes. Forbundet er positive til at fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift videreføres for skip i utenriksfart.

### Forslag til lav- og nullutslippsskipsfartøyer på norsk sokkel

Rederiforbundet har arbeidet med Miljødirektoratets forslag til nye klimakrav for offshoreskipsfartøyer på norsk sokkel. Hovedbudskapet har vært at forslaget vil gi høye kostnader for relativt små utslippsreduksjoner, og at reduksjonene i stor grad allerede forventes å komme gjennom EU-regelverk som EU ETS og på lengre sikt et globalt regelverk gjennom IMO. Forbundet har pekt på behovet for teknologinøytralitet, internasjonal harmonisering og hensyn til sikkerhet samt advart mot et regelverk som kan gjøre norske fartøyer mindre konkurransedyktige i et internasjonalt marked.

### Virkemiddelapparatet for grønn omstilling

Dagens virkemiddelapparat oppleves som lite treffsikkert og vanskelig å navigere i. Norges Rederiforbund har derfor invitert til dialog med politikere, embetsverk, virkemiddelaktører og næring om innretning av virkemiddelapparatet.

I 2024 signerte regjeringen ny styringsavtale med Enova hvor det ble åpnet for å støtte moden teknologi i umodne markeder. Rederiforbundet har arbeidet for at den nye styringsavtalen skal gi nye programtilbud som oppleves som mer målrettede for rederiene.

Arbeidet med et treffsikkert virkemiddelapparat følges også opp i Maritimt Klimapartnerskap.

### Kompetanse:

***Rederiforbundet skal medvirke til at medlemmene får tilgang på kompetent arbeidskraft på sjø og land, nasjonalt og internasjonalt***

Mangel på kompetent arbeidskraft, og særlig folk med erfaring fra sjøen, er en utfordring for mange av Rederiforbundets medlemmer. Det er derfor positivt at maritime fag de seneste årene har opplevd en god økning av kvalifiserte søkere. Fra høsten 2025 er elevmassen på maritime fag økt med i alt seks nye maritime klasser. De neste årene vil dermed antall lærlinger til næringen øke. Det er også igangsatt flere



STATSSEKRETÆR ASTRID WILLA HOEM BESØKTE HAVVINDSKIPET IWS MOONWALKER I OSLO. HER SAMMEN MED LARS-HENRIK RØREN, CHRISTOPHER ANDERSEN HEIDENREICH OG KNUT ARILD HAREIDE. FOTO: KILLIAN MUNCH



LANSERING AV KLIMARAPPORTEN 2025 FOTO: KILLIAN MUNCH

samarbeids-prosjekter mellom sivil og militær maritim utdanning, og satsing på etter- og videreutdanning og tilbud knyttet til livslang læring er økt. Det jobbes også mye med å synliggjøre den maritime næringen som en spennende og interessant arbeidsplass.

### Maritim Karriere vokser videre

Rekrutteringskampanjen Maritim Karriere har vokst betraktelig de senere årene. I 2025 forvaltet kampanjen et budsjett på om lag 7,5 millioner kroner. Kampanjen eies av Norges Rederiforbund sammen med Maritimt Forum, og finansieres av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK). Kampanjens hovedmål er å øke de unges kjennskap til utdannings- og yrkesmulighetene i maritim næring. Undersøkelser i målgruppen viser at kampanjen treffer svært godt, og at kjennskapet til maritim karriere er økende. Konkurransen om de unges oppmerksomhet er kraftig stigende, og det arbeides stadig for å bygge nye kampanjer og fengende innhold. Fra 1. september 2025 er det engasjert en egen prosjektleder for Maritim Karriere.

### Maritime Trainee

2025 markerte 20 år med Maritime Trainee-programmet, og kull 18 hadde sin oppstart høsten 2025. Også i 2025 var det svært mange søkere til programmet og totalt er det nå godt over 300 personer som har gjennomført trainee programmet. Flere enn 50 selskap har deltatt. I tillegg til å være en viktig rekrutteringsarena og et kompetansehevende tiltak for toppkandidater til næringen, er Maritime Trainee et svært viktig omdømme- og profileringsprosjekt.

### Utdanning og rekruttering av sjøfolk i Norge

Forbundet jobber for å styrke alternativ rekruttering og vokseninn ganger til en maritim karriere. I samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og NHO Sjøfart kartlegges det hvordan realkompetansevurdering kan brukes som alternativ eller supplement til formell fartstid i sertifikatkrevende maritime yrker. Det er også god dialog med Forsvaret om gode overganger mellom førstegangstjenesten i Sjøforsvaret og en videre maritim karriere. Maritime Kompetansedager ble i 2025 arrangert under Nor-Shipping i Oslo. Kompetansedagene har blitt en viktig møteplass for rederiene og academia.

### Internasjonal rekruttering

Styret vedtok i 2023 å videreføre satsingen på NTC Manila og har gitt stiftelsens styre fullmakt til å forlenge eksisterende leieforhold med ytterligere ti år frem til 2035.

Det ble i 2025 tatt opp 245 nye kadetter fordelt på 15 rederier. Av de totalt ca. 1500 kadettene som nå er inne i vårt fireårs løp er 259 (17 prosent) kvinner. Dette viser at både programmet og næringen er attraktiv også for unge kvinner, og vi har fortsatt som mål at programmet kommer over 20 prosent i løpet av de neste årene.

### Mangfold og kjønnsbalanse i næringen

Arbeidet med økt likestilling i den maritime næringen er et viktig tema for styret. Det er i 2025 inngått et forpliktende samarbeid med regjeringen gjennom likestillingsstrategien for maritim næring som ble lan-

sert i juni 2023 og signert sommeren 2025. Samarbeids-erklæringen skal bidra til økt likestilling i næringen og har fire innsatsområder med tilhørende målsettinger.

- rekruttering og rollemodeller
- et arbeidsmiljø for alle
- et arbeidsliv fritt for trakassering
- en tilpasset arbeidsplass

Forbundet har også i 2025 inngått en samarbeids-avtale med WISTA Norway som formaliserer samarbeidet om felles initiativ, arrangementer og kunnskapsdeling om likestilling i den maritime næringen.

Arbeidsmiljø i næringen har i løpet av året vært tema i medieoppslag. For forbundet har det vært viktig å være tydelige på at det er nulltoleranse for mobbing og trakassering og at maritim næring skal være en god og trygg arbeidsplass for alle.

### Nytt maritimt KI-senter

Regjeringen har bevilget 100 millioner kroner til Norwegian Maritime AI Centre som blir verdens første maritime forskningscenter for kunstig intelligens. Senteret får status som nasjonalt forskningscenter for anvendt kunstig intelligens i maritim sektor og skal ledes av NTNU. Rederiforbundet, og flere av våre medlemsbedrifter, er med som partnere.

### Arbeidsliv:

***Rederiforbundet skal være den ubestridt ledende arbeidsgiverrepresentanten for skipsfarten og offshorevirksomheten***

### Tariffoppgjørene

2025 var året for 2. års justeringsoppgjør i de fleste tariffområder i Norge – så også i maritim næring og for flyttbare offshoreinnretninger og plattformboring på norsk sokkel. Frontfagsoppgjøret mellom LO og NHO i slutten av mars satte retning for oppgjørene i både privat og offentlig sektor med en beregnet ramme på 4,4 prosent. SSB oppjusterte i september den forventede lønnsveksten for 2025 til 4,9 prosent som også treffer nærmere på enkelte av våre oppgjør.

### Maritimt lovutvalg

Regjeringen har etter lengre tids påtrykk fra LO og Sjømannsforbundet nedsatt et lovutvalg som skal



GRUPPEN FOR BRØNNBÅTER KONSTITUERT SE 26. NOVEMBER 2025.  
FOTO: STEFAN BORUP

foreta en helhetlig evaluering og revisjon av skips-sikkerhetsloven og skipsarbeidsloven, samt vurdere deler av NIS-loven og sjøloven. Fra forbundets side er det viktig at lovgivningen må være internasjonalt konkurransedyktig. Forbundet er representert i utvalget, som har hatt tre møter høsten 2025 og skal ferdigstille arbeidet august 2027.

### Sjøforsikring, havvindforsikring og standard skipsbyggingskontrakter

Revideringen av Sjøforsikringsvilkårene i Nordisk Sjøforsikringsplan startet sommeren 2025.

Rederiforbundet leder den nordiske rederidelagasjonen og forhandlingene ivaretas av Assuranseutvalget.

I samarbeid med Cefor og Equinor har Rederiforbundet utviklet forsikringsvilkår for havvind - Nordic Offshore Wind Insurance Conditions (NOWIC). Formålet er å tilby internasjonalt konkurransedyktige forsikringsavtaler for havvind, og samtidig utvikle kompetanse og kapasitet på området i Norge og Norden.

Norsk standard skipsbyggingskontrakt er reforhandlet og en ny, modernisert og balansert standard ble lansert høsten 2025 med navn SHIP25. Rederiforbundet, Norske Skipsverft og Norsk Industri har vært parter i arbeidet. Nordisk Skipsrederforening har bistått og representert Rederiforbundet.

### KHMS norsk sokkel

Et høyt sikkerhetsnivå på sokkelen er en forutsetning for fremtidig drift. Rederiforbundets arbeid med KHMS følger både Sjøfartsdirektoratets og Hav-

industritilsynets myndighetsområde. Rederiforbundet deltar i alle de relevante partsarenaene og bruker medlemmenes samlede kunnskap som bidrag inn i relevante saker.

Energidepartementet nedsatte i 2025 en parts-sammensatt arbeidsgruppe. Arbeidsgruppen skal produsere en rapport som danner grunnlaget for en ny stortingsmelding om HMS i den delen av petroleumsindustrien som er underlagt Havindustri-tilsynets ansvarsområde. Forbundet deltar med to personer i arbeidet.

Arbeidet i arbeidsgruppen skal være ferdigstilt i april 2026, og forventet utgivelse av HMS meldingen er i 2027.

### Skipssikkerhet

Rederiforbundets medlemmer opererer i en global næring og har skip på alle verdens hav til enhver tid. Et internasjonalt regelverk er derfor helt avgjørende for sikker skipsfart. Rederiforbundet jobber aktivt i alle internasjonale fora som fastsetter regler for sikkerhet og ny teknologi. Vårt samarbeid med Sjøfartsdirektoratet inn mot IMO er viktig for å sikre et regelverk som stiller høye krav til skipsfarten globalt.

En omfattende gjennomgang av STCW konvensjonen og koden som startet i 2023, identifiserte over 600 mangler, inkonsekvenser og utdaterte krav. Denne innledende fasen ble fullført i 2025 og IMO har nå begynt på en helhetlig revisjon av regelverket som forventes å sluttføres i 2031.

### Arbeidsgiverbistand

Forbundet har også i 2025 opplevd høy etterspørsel etter arbeidsgiverbistand. Dette er løpende daglig bistand om tariff- og lovforståelse, tvistesaker, gjennomføring av tariffkurs og håndtering av saker for retten. I løpet av året har forbundets advokater prosedert to saker for Arbeidsretten om forståelsen av flyteriggavtalen, som gjaldt viktige spørsmål om individuell avlønning og landlov. Rederiforbundet vant i begge sakene frem med sin tarifførforståelse, men i landlovsaken ble bedriften idømt etterbetaling pga. de faktiske forhold.

Rederiforbundet representerer ved utgangen av året to medlemsbedrifter i tre resterende saker om kompensasjon for opphold i karantene for utenlandske offshorearbeidere. Dom er avsagt – med full seier til medlemmet i den første av disse tre, men saken er anket til lagmannsretten.

### Geopolittikk:

#### ***Rederiforbundet skal sikre norske rederiers interesser og konkurranseevne i møte med økt konflikt og geopolitisk uro***

Rederiforbundets medlemmer opererer globalt og i skarp internasjonal konkurranse. En velfungerende internasjonal rettsorden, forutsigbare handelsavtaler og tett samarbeid med EU og internasjonale partnere er derfor avgjørende for at næringen skal kunne sikre forsyningssikkerhet, konkurransekraft og stabilitet i en stadig mer uforutsigbar verden.

### Økt proteksjonisme i handelspolitikken

Den amerikanske etterforskningen av Kinas dominerende markedsposisjonen innen skipsbygging resulterte våren 2025 i forslag om anløpsavgifter rettet mot kinesiske interesser, men også mot bilfraktrederier uavhengig av byggeland. Kina svarte med mottiltak. Flere av disse tiltakene, omtalt som «301-saken», rammet Rederiforbundets medlemmer uforholdsmessig hardt og Rederiforbundet engasjerte seg aktivt for å redusere skadeomfanget. Avgiftene og mottiltak ble fra 10. oktober 2025 suspendert med ett år.

### Skyggeflåten

Utvikling og oppbygging av en parallell skyggeflåte har blitt en utilsiktet konsekvens av oljepristaket tilknyttet sanksjonene mot Russland. Styret er bekymret for veksten i antall skip som forlater konvensjonell forsikringsdekning, og for at det utvikles et parallelt marked som ikke respekterer og håndhever de reglene man er enige om internasjonalt gjennom IMO. Det er bekymringsfullt at skyggeflåten har vært involvert i alvorlige ulykker.

Bekymringen for alvorlige ulykker forsterkes av at skyggeflåten unndrar seg flagg- og havnestatskontroller som nettopp har til hensikt å ivareta sikkerhet for menneskeliv, miljø og samfunnet for øvrig.



REDERIFORBUNDETS PRESIDENT HARALD FOTLAND DELTOK I NÆRINGSLIVS-DELEGASJONEN TIL USA I FORBINDELSE MED H.K.H. KRONPRINS HAAKONS OFFISIELLE BESØK TIL LANDET. FOTO: OLA VATN/KONGEHUSET

## Visumkrav til britisk farvann

Storbritannia fjernet unntaket for visumkravet for arbeid på skip innenfor tolv nautiske mil, med unntak av brønnbåtaktivitet i 2023. Gjennom året har forbundet vært i tett dialog med norske myndigheter og andre berørte rederiforbund for å løfte de operasjonelle utfordringene dette visumkravet fører til.

## Resirkulering av skip

26. juni 2025 tredde Hong Kong-konvensjonen i kraft. Konvensjonen sikrer global regulering av skipsgjenvinning og stiller krav til verft, rederier og myndigheter i landet hvor skipet skal resirkuleres. Selv om det nå er vedtatt et internasjonalt gjeldende regelverk for gjenvinning av skip, er de fleste norske rederier omfattet av EUs egne regler. EUs skipsgjenvinningsforordning gjelder for alle EU-flaggede skip og skip som opererer i europeisk farvann. En viktig sak for NRs Styre har vært å jobbe for harmonisering av dette lovverket.

## Skipsfartsberedskap:

***Rederiforbundet skal ivareta den norske flåtens behov for sikkerhetsmessig bistand i det daglige og sikre samarbeidet mellom næring og myndigheter i fred, krise og krig***

Forbundets arbeid med skipsfartsberedskap utføres i hovedsak av Beredkapsavdelingen, som har ansvar for maritim sikkerhet og skipsfartsberedskap på vegne av Nærings- og fiskeridepartementet. Oppdraget omfatter både daglig støtte til den norske flåten og håndtering av krisesituasjoner.



BEREDSKAPSDIREKTØR AUDUN HALVORSEN ÅPNET OSLO MARITIME SECURITY SEMINAR I DESEMBER. SEMINARET ARRANGERES ÅRLIG AV DNK OG NORGES REDERIFORBUND

## Overordnet sikkerhetsbilde og trusselvurdering

Norsk skipsfart opererer i et globalt risikobilde, hvor trusler som krig, terror, piratangrep, sosial og politisk uro, samt naturkatastrofer er en del av hverdagen. Den sikkerhetspolitiske situasjonen har vært preget av ustabilitet, med pågående konflikter og økt rivalisering mellom stormakter. Dette har medført at maritim sektor i økende grad er blitt en arena for maktkamp, både gjennom fysiske og digitale angrep.

Trusselen fra statlige og ikke-statlige aktører, inkludert Russland, Kina og Iran, vurderes som vedvarende forhøyet, noe som også reflekteres i trusselbildet mot norsk skipsfart. I EOS-tjenestenes trusselvurderinger er maritim sektor beskrevet som et særlig mål. Elektronisk krigføring, GNSS-spoofing og jamming har også rammet norske fartøyer og stilt nye krav til sikkerhetsbevissthet og sikringstiltak.

Gjennom 2025 har den løpende oppfølgingen av maritime sikkerhetsspørsmål i hovedsak handlet om utviklingen i tre regioner:

- Rødehavet: Vedvarende trusler fra Houthi-militsen har ført til at forbundet har opprettholdt anbefalingen om å unngå unødvendig gjennomseiling. Situasjonen er i endring, og forbundet vurderer løpende sine anbefalinger i tett dialog med myndighetene
- Afrikas horn: Tiltagende pirataktivitet har ikke rammet norske fartøyer, men har krevd høy grad av sikkerhetsbevissthet. Internasjonale marineoperasjoner har bidratt til å avverge flere kapringsforsøk

- Den arabiske/persiske gulf: Økt spenning og særlig elektronisk krigføring har skapt et mer krevende operasjonsmiljø, med konsekvenser for navigasjon og sikkerhet. I tillegg til konsekvenser for sjøsikkerheten har et forverret elektronisk operasjonsmiljø også medført juridiske og kommersielle utfordringer for norske rederier

### Nasjonal skipsfartsberedskap

Forbundet har tett og god dialog med både norske myndigheter og allierte om utviklingen i konflikt- og risikoområder som påvirker norsk skipsfart. Arbeidet med å videreutvikle Nortraship og forsterke dialogen med nordiske og NATO-allierte har stått sentralt gjennom året.

Det er gjennomført flere øvelser, både internt og i samarbeid med Forsvaret, for å styrke beredskapsavdelingens operative kapasitet og evne til krisehåndtering. I tillegg er det igangsatt et mer omfattende analysearbeid.

Forbundet har også gjennom året videreutviklet samarbeidet med norske myndigheter, DNK og Norma Cyber. Felles øvelser, ukentlige situasjonsoppdateringer og hendelseshåndtering har styrket samvirket mellom aktørene.

Avdelingen har bistått medlemmene med råd, vurderinger og analyser innen maritim sikkerhet, og har vært en sentral støtte ved ulike hendelser.

### Organisasjon og medarbeiderstab

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 44 ved utgangen av 2025. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 52 prosent kvinner og 48 prosent menn. Av ledergruppens seks medlemmer er fire menn og to kvinner ved utgangen av 2025. Rederiforbundets styre har ved utgangen av året en kvinneandel på 40 prosent blant de faste medlemmene og 50 prosent blant varamedlemmer.

Det samlede registrerte sykefraværet i Rederiforbundet var i 2025 på 1,3 prosent sammenlignet med 3 prosent i 2024. Rederiforbundet gjennomfører hvert år medarbeiderundersøkelse blant sine ansatte. Det er også etablert eksterne kanaler for varslings.

### Åpenhetsloven

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

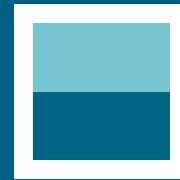
### Årsresultat

Årets resultat for 2025 viser et overskudd på 37,7 mill. kroner, mot 48,7 mill. kroner i 2024. Hovedårsaken til overskuddet i 2025 var positiv avkastning på midler under forvaltning. Driftsresultatet var -7,1 mill. kroner i 2025, sammenlignet med -9,8 mill. kroner i 2024.

Sum driftsinntekter utgjorde 131,6 mill. kroner i 2025, en økning på 6,9 mill. kroner fra året før. Økningen skyldes i hovedsak høyere kontingentinntekter. Driftskostnadene beløp seg til 138,8 mill. kroner, en økning på 4,2 mill. kroner sammenlignet med 2024. Kostnadsøkningen kan hovedsakelig tilskrives høyere lønnskostnader.

Netto finansposter utgjorde 46,1 mill. kroner i 2025, mot 59,8 mill. kroner i 2024. Året har vært preget av et sterkt kapitalmarked med positiv avkastning på både aksjer og obligasjoner, særlig drevet av god utvikling i aksjemarkedet.

Totale eiendeler økte med 37,4 mill. kroner, fra 695,1 mill. kroner i 2024 til 732,5 mill. kroner i 2025. Økningen forklares hovedsakelig av verdiendringer i aksjer og obligasjoner. Egenkapitalen har økt tilsvarende årets resultat, mens gjelden er på omtrent samme nivå som året før.



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Flåtestatistikk

## Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2026

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger	Totalt antall skip og flyttbare innretninger
Oslo	31	390	19 334 484	50,0 %	5	395
Vestfold og Telemark	4	36	1 058 404	2,5 %	0	36
Sørlandet	10	81	1 515 995	4,0 %	1	82
Stavanger	24	98	2 609 987	7,0 %	26	124
Haugesund	13	164	6 751 738	17,5 %	2	166
Bergen	34	480	6 489 554	16,5 %	11	491
Sunnmøre	15	186	880 539	2,0 %	3	189
Nord-Norge	3	17	189 121	0,5 %	0	17
<b>Totalt</b>	<b>134</b>	<b>1 452</b>	<b>38 829 822</b>	<b>100 %</b>	<b>48</b>	<b>1 500</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
2026	130	0,5	699	19,1	829	19,6	752	21,5	1 581	41,1

## Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2026

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)	18	(659)	23	(907)	10	(262)	33	(1 169)
Gasstankskip	2	20	45	2 090	47	2 110	90	6 928	137	9 038
Kjemikalietankskip	1	8	121	3 822	122	3 830	93	1 760	215	5 590
Bøyelaster og lagerskip	0	0	25	3 524	25	3 524	31	3 649	56	7 173
Andre oljetankskip	0	0	8	773	8	773	15	1 817	23	2 590
Kombinasjonsskip	0	0	3	243	3	243	13	1 021	16	1 264
Bulkskip	0	0	61	3 668	61	3 668	31	1 620	92	5 288
Andre tørrlastskip	6	13	226	3 963	232	3 976	322	3 983	554	7 959
Offshore serviceskip	116	498	192	981	308	1 479	147	760	455	2 239
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>539</b>	<b>699</b>	<b>19 064</b>	<b>829</b>	<b>19 603</b>	<b>752</b>	<b>21 538</b>	<b>1 581</b>	<b>41 141</b>

1) Tonnasje i 1000 bt.

## Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg Flaggfordelt

Flagg	1. jan 2026	
	Antall	1 000 dwt
Bahamas	118	4 085
Marshall Islands	102	4 533
Barbados	80	275
Madeira	61	817
Kypros	49	275
Malta	44	942
Isle of Man	28	885
Singapore	27	2 023
Liberia	26	1 261
FIS	25	1 930
Brasil	25	180
Nederland	18	100
DIS	17	227
Canada	13	484
Panama	13	421
USA	13	328
Sør-Korea	13	263
Gibraltar	13	52
Antigua & Barbuda	13	41
Sverige	12	312
Andre flagg (12)	42	2 106
<b>Totalsum</b>	<b>752</b>	<b>21 538</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
2026	141	5 490	124,8	-	-	141	124,8

Fordelt på typer	2024		2025		2026	
	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Skip						
Passasjerskip	-	-	-	-	-	-
Gasstankskip	30	2 326	26	2 116	24	2 019
Kjemikalietankskip	5	47	12	366	12	371
Bøyelastere	2	308	4	616	6	924
Oljetankskip	-	-	1	114	-	-
Kombinasjonsskip	3	249	3	249	3	249
Bulkskip	2	132	4	258	7	468
Andre tørrlastskip	47	991	66	1 256	62	1 317
Offshore serviceskip	24	79	27	130	27	142
<b>Totalt skip</b>	<b>113</b>	<b>4 132</b>	<b>143</b>	<b>5 105</b>	<b>141</b>	<b>5 490</b>

Flyttbare offshoreinnretninger						
Rigger/boreskip	2		-		-	

## Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjivirksomhet		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
2026	16	11	-	1	28

## 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
2026	13,2	15,5	13,4	12,6	12,9

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)