

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Styrets beretning

2020



Styrets beretning

2014 var et år preget av flere uforutsette hendelser. Russland har annektert deler av Ukraina. sanksjoner og mottiltak har rammet forholdet mellom Russland og vestlige land. Urolighetene i Syria og Irak, og fremveksten av terrororganisasjonen den islamske stat (IS), skaper store flyktningestrømmer, og hjemvendte «IS-krigere» skaper terrorfrykt over hele verden.

Den globale økonomiske veksten er usikker og sårbar. Veksten i Kina har sakket av. Kombinasjonen av svakere etterspørsel og økt tilbud av olje førte ut over høsten i 2014 til en kraftig reduksjon i oljeprisen. Denne utviklingen kom på toppen av en krevende situasjon for oljeselskapene. Etter mange år med økte kostnader var mange av oljeselskapene allerede i gang med omfattende planer for reduserte investeringer. Oljeprisfallet har forsterket denne utviklingen.

Etter Styrets vurdering bidrar dette til at maritim næring ved utgangen av 2014 står overfor et mer fragmentert, utfordrende og omskiftelig omgivelserbilde enn på lenge. De globale og politiske

maktforholdene forskyves, proteksjonisme og regionalisering øker i omfang og den globale veksten er beskjeden og usikker.

Det kraftige oljeprisfallet slår rett inn også i den maritime næringen. Om lag halvparten av Rederiforbundets medlemmer har hoveddelen av sin virksomhet knyttet til verdikjeden innen offshore olje og gass. Disse er direkte eksponert mot operatørselskapenes omfattende tiltak for å opprettholde kontantstrøm og utbyttebetalinger i en situasjon der topplinjen faller, og kostnadene øker. Investeringer og leting reduseres, modifikasjon og vedlikehold utsettes, og det iverksettes stadig nye tiltak for kostnadsreduksjoner. Her hjemme har Statoil for første gang gått til suspensjon av rigger på kontrakt. Omslaget i aktiviteten på norsk sokkel er kommet raskt og langt kraftigere enn det som har vært forventet.

I Konjunkturrapporten 2014 – som ble lagt frem under Årskonferansen 2014 – var et av hovedfunnene en forventet nedgang i aktiviteten innen offshoresektoren. Likevel er nedgangen vi nå opplever



FOTO: CAMENSE BOYEEN

betydelig mer omfattende enn forventet. Etter Styrets vurdering er utviklingen et uttrykk for den bekymring og usikkerhet som nå råder knyttet til verdens politiske og økonomiske utvikling.

Årskonferansen 2014

Globale megatrender påvirker skipsfarten mer enn de fleste andre næringer. 31. mars arrangerte vi Årskonferansen 2014 – «Vinner globalt – skaper lokalt». Det overordnede målet med Årskonferansen er å skape oppmerksomhet om næringens samfunnsmessige posisjon og å etablere en viktig og relevant møteplass mellom næringen og andre sentrale samfunnsaktører.

Kong Harald sto for den offisielle overrekkelsen av Heyerdahl-prisen som i år gikk til Rolls-Royce Marine for utviklingen av Environship Concept.

Den maritime skolestafetten ble lansert på Årskonferansen 2014, og er et initiativ der maritime toppledere utfordrer hverandre til å besøke ung-

domsskoler og videregående skoler for å fortelle om næringen. Nærmere 20 toppledere har deltatt i dette maritime kunnskapsløftet utenfor maritim sektor.

Utvikling i det norske flagget

Et konkurransedyktig Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) er viktig for å bevare Norges posisjon som skipsfartsnasjon. Dessverre er det et faktum at antall NIS-registrerte skip synker. Fartsområdebegrensningene er en av de største utfordringene og hindrene for å styrke attraktiviteten til NIS. Regjeringens fartsområdeutvalg har i 2014 sett på hvordan man kan snu den negative utviklingen for det norske flagget.

Fartsområdeutvalget

Fartsområdeutvalget la frem sin innstilling for Næringsministeren i begynnelsen av september. Utvalgets mandat var å vurdere fartsområdebegrensningene for skip registrert i NIS og innretningen av refusjonsordningen for sjøfolk.



Arbeidet i utvalget har vært preget av konstruktive og løsningsorienterte diskusjoner mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Til tross for ulike standpunkter har partene i utvalget lyktes i å komme frem til nye og omforente forslag til oppmyking i alle de tre fartsområdebegrensningene. Kombinert med endringer i nettolønnsordningen vil dette være et viktig bidrag til en styrking av det norske flagget og konkurransekraften for norske sjøfolk. Styret vil imidlertid presisere at en konkurransedyktig nettolønnsordning må gjelde for all utenriks skipsfart. Konsekvensen av endringene som foreslås i Fartsområdeutvalgets to rapporter innebærer at norske sjøfolk i utenriks nærskipfart ikke omfattes av nettolønnsmodellen. En slik modell er ikke konsistent med ønsket om å sikre både flere skip under norsk flagg og en nettolønnsordning som sikrer erfaringsbasert kompetanse.

Maritim Strategi

Regjeringen lanserte i april 2014 arbeidet med å utarbeide en egen maritim strategi. Dette arbeidet har pågått gjennom våren og høsten med en rekke høringsmøter langs kysten som er arrangert i samarbeid mellom Maritimt Forum og NFD. Sentrale tema i strategien vil være «blå vekst», internasjonale rammebetingelser, kompetanse og utdanning, forskning, utvikling og innovasjon, miljø, sjøfartsadministrasjon og forenkling, fartsområdeutvalget og nordområdene. Strategien vil bli fremlagt våren 2015.

Med den uro og usikkerhet som nå preger det globale omgivelsesbildet, mener Styret det er ekstra viktig med en maritim strategi som inneholder tydelige politiske prioriteringer som bekrefter og forsterker hensynet til konkurransedyktighet og forutsigbarhet i de norske rammebetingelsene, slik at vi kan videreutvikle og styrke vår posisjon som en ledende maritim nasjon.



Fra land til sjø

Riksrevisjonens rapport fra 2014 slo fast at arbeidet med å overføre mer transport av varer fra vei til sjø går for sakte og at for lite blir gjort for å følge opp de politiske ambisjonene som er satt. Riksrevisjonens konklusjoner bekrefter Rederiforbundets vurderinger. Det er bred politisk enighet både i Norge og EU om at mer transport skal flyttes fra vei til sjø. Skiftende regjeringer har gitt uttrykk for høye ambisjoner, og et samlet Storting har sluttet seg til tydelige målsettinger om å styrke sjøtransporten. Rederiforbundet forventer at disse planene følges opp med handling. I rapporten «Broen til Europa», som ble lansert på årsmøtet til Gruppe for Short Sea, skisserer Rederiforbundet viktige tiltak for å øke sjøtransportens relative konkurransekraft og stimulere til å flytte mer gods fra vei til sjø.

Losordningen

Ved utgangen av 2014 offentliggjorde Kystverket ny lospliktforskrift og loslov med endringer som gjelder fra 1. januar 2015. Den nye forskriften innebærer i hovedsak endringer i farledsbevisordningen med innføringen av en differensiert ordning. Samtidig vil hovedregelen om losplikt på skip over 70 meter bestå, og næringen får lettelser i losplikt ved korte forflytninger i havn. Endringene i lospliktforskriften bygger på Losutvalgets innstilling fra 2013.

Samtidig trådte en rekke andre endringer i kraft for Kystverket ved utgangen av året. Tilbringer-tjenesten settes ut på anbud og det innføres ny organisering av lostjenesten, hvor det operative skilles ut i egen driftsenhet for å oppnå et tydeligere skille mellom operativ lostjeneste og forvaltning. Enkelte områder er det tidligere besluttet at skal utredes videre. Dette gjelder blant annet flytting av losbordingsfeltet i Oslofjorden, innslagspunktet for losplikt for fartøy med farlig og forurensende last og en reduksjon av antall sjøtrafikksentraler.

Høsten 2014 inviterte i tillegg Kystverket næringen inn i arbeidet med en risikoanalyse av farleder med begrensning i bruk av farledsbevis langs kysten. Rederiforbundet og våre medlemmer har deltatt i dette arbeidet, som fremdeles pågår inn i 2015. Det gjenstår fremdeles arbeid for å få en mer effektiv lostjeneste på plass, og Rederiforbundet vil arbeide aktivt for en videre utvikling av tjenesten opp mot Samferdselsdepartementet og Kystverket.

Rammebetingelser for privat eierskap

Det private norske eierskapet er en bærebjelke for verdiskaping i næringslivet. God eierskapspolitikk er derfor god næringspolitikk. Formueskatten er en særnorsk skattebelastning som kun rammer privat, personlig eierskap. Dette hindrer utvikling og vekst i det norske private eierskapet. Over 80 prosent av alle bedrifter i Norge har et norsk privat eierskap, og hvert år etableres flere tusen nye bedrifter der norske personer i all hovedsak står bak. Innovasjon og nyskaping skjer best der ideer møter privat kapital.

Regjeringens forslag til reduksjoner i formuesskatten ble modifisert i budsjettforhandlingene med Venstre og KrF i Stortinget. Likevel er det viktig at regjeringen fikk gjennomslag for en reduksjon som utgjør om lag en femtedel av det samlede provenyet. I desember la Scheel-utvalget frem sin innstilling hvor de går inn for å skjerpe formuesskatten utfra en rent fordelingspolitisk argumentasjon. Det er Styrets vurdering at formueskatten har så store skadelige virkninger for verdiskaping og norsk privat eierskap at den bør fjernes helt. Alternativt bør det gjøres endringer i innretningen av formuesskatten slik at den ikke rammer arbeidende kapital.

Blått hav- grønn fremtid

Klima og miljøminister Tine Sundtoft fikk 20. mars overlevert Rederiforbundets miljøstrategi: Blått hav-grønn fremtid. Miljøstrategien er ambisiøs, og visjonen er at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha skadelige utslipp til sjø eller luft.

Den norske maritime klyngen er helt i front når det gjelder å utvikle og ta i bruk ny teknologi og konsepter som bidrar til lavere utslipp og bedre miljø. Det jobbes kontinuerlig med teknologisk utvikling og driftsmessige forbedringer som bidrar til å gjøre næringen mer energieffektiv og til å redusere utslippene fra skip. Som et ledd i spesielt å redusere sine klimautslipp, har forbundet tatt initiativ til at egne medlemmer skal rapportere sine CO₂-utslipp. Samtidig oppfordrer forbundet regjeringen til å forsere arbeidet med å flytte gods fra vei til sjø, bidra til mer effektive havner og legge til rette for økt bruk av LNG og landstrøm langs kysten.

Sikkerhet

God sikkerhetsstyring er et av de viktigste områdene i forbundets sikkerhetsarbeid, og Styret har besluttet å utarbeide en helhetlig strategi for Rederiforbundets arbeid med sikkerhetsspørsmål. Strategien vil speile ambisjonsnivået og «null-visjonen» for vårt arbeid på miljøsidan.

I kjølvannet av Macondo-ulykken har Rederiforbundet igangsatt flere aktiviteter for ytterligere å redusere risikoen for ulykker. Forbundet har sammen med medlemmene og DNV GL utarbeidet et hjelpedokument for barrierestyring «Barrier Management in Operation for the rig industry- GOOD PRACTICES». Arbeidet er svært godt mottatt av medlemmer, myndigheter og i sentrale miljøer innen risikostyring.

Sikkerhetsnivået til livbåtene på norsk sokkel har vært i fokus i en årrekke. Rederiforbundet har arbeidet aktivt og bredt blant medlemmene for å sikre et helhetlig og omforent høringssvar på Petroleumstilsynets forslag til endring i forskriftene for evakuering og livbåter på flyttbare innretninger. Forslaget til endringer er omfattende og kostbart, og det rokker på en helt uakseptabel måte ved prinsippet om at regelverket for flyttbare innretninger skal være basert på IMO's maritime standarder.

Styrking av livbåter er også et tema i IMO, som har startet arbeidet med å fornye sitt regelverk for evakuerings- og redningsmidler. En viktig del av



fornyingsarbeidet går på å sikre at funksjon og hensikt med evakuerings- og redningsmidler i større grad gjenspeiles i kravene. Fornyet IMO-regelverk ventes fastsatt mot 2018/2020.

Utslipp til luft

Utslipp til luft har vært gjenstand for stor internasjonal oppmerksomhet, og betydelige grep har både vært diskutert og gjennomført. Problemstillinger knyttet til kvalitet og kontroll av drivstoffkvalitet har lenge vært et tema for næringen, og er ytterligere konkretisert ved at nye miljøreguleringer stiller krav til bunkerskvaliteter og utslippsreduksjoner.

Norske rederier er godt forberedt til overgangen til lavsvovel bunkers (0,1 %) i spesielle lavutslippsområder (SECA) fra 1. januar 2015. Renseteknologi er i noen grad installert på skip som velger å benytte tungolje som primær bunkers.

IMO har vedtatt å opprettholde 1. januar 2016 som frist for implementering av NO_x Tier III-kravene.

For næringen betyr dette i praksis at Tier III-kravene fortsatt gjelder for alle nye skip kjølstрукket etter 1. januar 2016 som oppholder seg i det nord-amerikanske NECA, etablert fra 1. august 2012, eller det karibiske NECA, etablert 1. januar 2014. Det nye er at Tier III-kravene i fremtiden gjelder for alle skip som er kjølstрукket på eller etter datoen for proklamasjon (*Circulation of Amendment*) av opprettelse av nytt NECA.

I april 2014 opphørte Norges ti-årige unntak fra deler av EUs gassmarkedsdirektiv. Etter Styrets mening har unntaket fra direktivet ikke utviklet det norske gassmarkedet slik det var forutsatt. Tvert i mot har unntaket resultert i et beskyttet marked med regionale monopoler, og dette har påført norske bedrifter høyere innkjøpskostnader for gass enn det de internasjonale markedsforholdene skulle tilsi. Norges Rederiforbund mener derfor det er viktig at Norge nå følger EUs direktiv og blir underlagt internasjonale reguleringer og konkurransemessige vilkår i gassmarkedet. Dette er ikke minst viktig for en hensiktsmessig og effektiv utvikling av markedet for LNG-drevne skip.

«Rederiforbundet har vært en pådriver i arbeidet med å få vedtatt polarkoden.»

CO₂-rapportering

Det har gjennom hele 2014 pågått et omfattende arbeid i EU med etablering av et overvåkning- og rapporteringssystem for CO₂ utslipp fra skipsfarten, også kalt et MRV-system (Monitoring, Reporting and Verification-system). EU vedtok i høst et rapporteringssystem for alle skip større enn 5.000 GT. Det nye systemet innføres 1. juli 2015, og første rapporteringsperiode starter 1. januar 2018. Vedtaket kommer selv om EU og næringen har pekt på IMO som det rette organ for denne type reguleringer for skipsfarten. IMO besluttet i oktober å etablere et globalt MRV-system som skal legges frem for IMOs miljøkomite i mai 2015. Rederiforbundet har i flere år uttrykt at det er behov for mer informasjon om CO₂-utslipp fra skipsfarten for å kunne velge den mest hensiktsmessige reguleringsformen. Det er viktig at MRV-arbeidet nå er initiert, og vi arbeider med å videreføre arbeidet i en global kontekst gjennom IMO.

Som oppfølging av forbundets miljøstrategi har Rederiforbundet startet innhenting av data for CO₂-utslipp fra våre medlemmer. Sammen med Danmarks Rederiforening vil vi være det første rederiforbund som dokumenterer faktiske utslipp og energieffektivitet i flåten.

Ballastvann

Ballastvannskonvensjonen er ved utgangen av 2014 ratifisert av 44 land, noe som representerer 32,86 % av verdens tonnasje. Dermed er det bare 2,46 % av tonnasjen som gjenstår før ratifikasjonskravet er nådd.

Skipsfartens posisjon har over lengre tid vært at retningslinjene for typegodkjenning av ballastvannsbehandlingsutstyr må revideres for at rede-

riene kan være sikre på at renseutstyret fungerer tilfredsstillende. Næringen er i 2014 blitt møtt på dette kravet, og arbeidet med revisjon av retningslinjene er i gang. Målet er at det skal vedtas nye retningslinjer og utarbeides forslag til unntaksregler for eksisterende installasjoner. IMO har besluttet at utstyr typegodkjent etter gammel retningslinje kan brukes, forutsatt at det vedlikeholdes og anvendes på rett måte. USA har imidlertid protokollført at de ikke godtar at et skip slipper ut ballastvann som ikke tilfredsstiller krav til behandlet ballastvann, selv om det har anvendt utstyr godkjent etter gammel typegodkjenning.

Resirkulering av skip

Norges Rederiforbund er opptatt av at resirkulering av skip skal skje på en forsvarlig måte uten risiko for liv og helse og miljø. Våre anbefalinger og forventninger til medlemmene er at man sikrer seg at alle skip som sendes til hugging følger de krav som er gitt den internasjonale konvensjonen for hugging av skip (Hong Kong konvensjonen). I 2013 forsterket Styret sine anbefalinger og fraråder medlemmene å selge skip til resirkulering i Bangladesh. Dette er anbefalinger våre medlemmer lytter til. I 2014 var det ingen norsk-kontrollerte skip som ble hugget på strendene i Bangladesh.

Nordområdene

Ingen andre steder på kloden er klimaendringene så tydelige som i den arktiske regionen. Her stiger temperaturen nesten dobbelt så raskt som på resten av planeten. Den arktiske naturen er sårbar og har lang restitusjonstid etter inngrep og ulykker. Riktig utstyr og kompetanse er derfor helt nødvendig for å seile i disse områdene. Rederiforbundet har vært en pådriver i arbeidet med å få vedtatt polarkoden.



Polarkoden

I november ble Polarkodens sikkerhetsdel godkjent av IMOs 170 medlemsland. Avtalen er internasjonalt bindende og betyr at skip som skal seile i polare strøk må tilfredsstille sikkerhetskravene i koden. Dette er svært viktig for å sikre trygg og sikker ferdsel og drift i polare strøk.

Arctic Business

Den 9. oktober arrangerte Rederiforbundet det første møtet i Arctic Business Council (ABC) i Bodø. ABC er et internasjonalt topplederforum for bedrifter med engasjement i Arktis. Som en ramme rundt dette møtet ble det samtidig arrangert Arctic Business 2014. Toppledere fra olje- og gassnæringen, gruveindustrien, havbruk, fiske og maritim næring deltok på konferansen og i Council-møtet. Konferansen vil fremover bli arrangert i Bodø i juni hvert annet år, de årene det ikke er Nor-Shipping.

Sanksjoner/Russland

For første gang siden den kalde krigen har EU vedtatt omfattende restriktive tiltak mot Russland. Tiltakene begrenser russisk statseide finansinstitusjoners adgang til EUs kapitalmarkeder, innfører boikott av hhv. handel med våpen og eksportforbud av varer med militært formål, og innskrenker russisk tilgang til sensitiv teknologi innen oljesektoren. Det er spesielt sistnevnte innskrenking som har fått konsekvenser for våre medlemmer.

Kina

Norges Rederiforbund har fulgt utviklingen i det bilaterale forholdet mellom Norge og Kina med særlig oppmerksomhet etter utdelingen av fredsprisen i 2010. Som ledd i dette har vi over tid invitert til flere rundebordskonferanser med sentrale aktører fra næringslivet, for å utveksle erfaringer og drøfte mulige tiltak for hvordan vi kan bidra



DET INTERNASJONALE AMBASSADØRKORPSET I NORGE UNDER SIN ÅRLIGE LUNSJ HOS REDERIFORBUNDET. FOTO: NILS PETTER DALE

konstruktivt til en positiv utvikling av det bilaterale forholdet uten å kompromisse vårt nasjonale verdigrunnlag.

Beredskap

Norsk skipsfart opererer internasjonalt og er kontinuerlig eksponert for trusler knyttet til krig, terror, piratangrep, sosial og politisk uro eller naturkatastrofer.

Beredskapssekretariatet er etablert som et samarbeid mellom norske myndigheter og næringen og bistår rederiene med råd om trussel- og risikohåndtering.

Vi har de senere årene opparbeidet betydelig kompetanse og erfaring på beredskapsområdet. Dette er ikke minst viktig i dagens situasjon, hvor den sikkerhetspolitiske utviklingen i både Europa, Midtøsten, Afrika og Asia er mer dynamisk enn på lenge.

Rederiforbundet er en pådriver for styrket beredskapssamarbeid mellom norske næringslivsaktører

som har aktivitet utenlands. Vi har også innledet et beredskapssamarbeid med FN gjennom WFP om mulig støtte til maritim nødhjelpslogistikk.

Båtflyktninger

For første gang siden annen verdenskrig er det mer enn 50 millioner flyktninger og internt fordrevne mennesker i verden. 230.000 av disse la ut på den farefulle ferden over Middelhavet i skrøpelige farkoster i 2014. Norsk-kontrollerte skip deltok i mer enn 30 redningsoperasjoner i Middelhavet og reddet anslagsvis 5.000 mennesker.

Rederiforbundet har en nær og kontinuerlig dialog med medlemmer, norske myndigheter, internasjonale organisasjoner som FN og EU, sjømannsorganisasjonene og forsikringsnæringen om situasjonen. I samråd med berørte rederier og myndigheter har vi utarbeidet prosedyrer og retningslinjer som skal gjøre skip og mannskap bedre rustet til å håndtere slike redningsoperasjoner.



FOTO: MARIUS REMØY

Den italienske søk- og redningsoperasjonen «Mare Nostrum» ble i november 2014 erstattet av EUs grensekontrollorgan (Frontex). Operasjon Triton er lansert for å støtte italienernes egne redningsressurser i kystnære strøk. Norges Rederiforbund har, i samarbeid med flyktninghjelpen, henvendt seg til norske myndigheter, og EU, med oppfordring om å få på plass tilstrekkelige redningsressurser der flyktningstrømmene er størst. Vi forventer fortsatt store flyktningstrømmer i Middelhavet, og det er viktig at situasjonen ikke utvikler seg slik at skipsfarten blir stående alene med søk- og redningsansvaret for så mange mennesker i et så stort havområde.

Tariffavtaler

På arbeidsgiversiden er det Styrets mål å legge til rette for best mulig felles nytte av de kollektive tariffavtalene mellom arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, for på den måten å holde avtalene innenfor forsvarlige rammer.

I slutten av mai fremforhandlet Offshoreentreprenørenes Forhandlingsutvalg (OFU) en ny to-årsavtale for oljearbeiderne. Etter flere år med stor etterspørsel etter kvalifisert arbeidskraft i denne delen av næringen har partene i år tatt på alvor signalene om reduksjon i aktiviteten. Partene ble enige om et

«Norsk-kontrollerte skip deltok i mer enn 30 redningsoperasjoner i Middelhavet og reddet anslagsvis 5 000 mennesker.»

«Det må etableres strukturer og prosesser som gjør at fylkeskommunenes tilbud om maritime skoleplasser avstemmes med næringens behov.»

generelt tillegg på 3 % minimum kr. 18.500,- pr. år. Dette er på nivå med industrien og samfunnet for øvrig. Avtalen omfatter mer enn 9.000 arbeidstakere på faste og flytende installasjoner. De to rammepregede avtalene for hhv. ansatte på land i offshorebedrifter og offshoreservicebedrifter er også inngått for to nye år.

Hovedtariffoppgjøret for ansatte på NOR-registrerte skip ble gjennomført i slutten av oktober. Partene kom til enighet uten meklings om et generelt lønnstillegg på 2,5 % for alle fartøygrupper. Forhandlingene omfatter ca. 12.000 sjøfolk innen offshoreservice, bøyelastere og ferger.

Det har i høst også vært revisjon av de øst-europeiske og den kinesiske avtalen for ansatte på skip registrert i NIS, og for Modellavtalene for utenlandskflaggede skip. Partene er enige om nye to-årige avtaler med justering av minstelønnssatsene på hhv. 2 % for 2015 og 2 % for 2016.

Gjennom hele 2014 har det pågått arbeid i det offentlige, partssammensatte «Sjømannspensjonsutvalget» som skulle foreslå en omlegging av pensjonstrygden for sjømenn, herunder ansatte på flyttbare innretninger. Sjømannspensjonen har stor innvirkning på de tarifferte pensjonsordningene, og etter at utvalget fremla en felles innstilling 17. desember (NOU 2014: 17) vil også en omlegging av disse være påkrevet.

Rederiforbundets medlemmer fikk i dom av 3. april 2014 medhold i at nattillegget ikke skal regnes inn i pensjonsgrunnlaget for ansatte som er omfattet av overenskomstene som gjelder for offshore entreprenørvirksomhet på norsk sokkel hvor pensjon er regulert. Dommen er anket til Gulatings lagmannsrett, og forhandlingene er berammet til 2. til 4. juni 2015.

Kompetanse

I 2014 har rederiene og næringen tatt inn rekordmange kadetter. Likevel har dette ikke vært nok til å dekke etterspørselen etter opplæringsplasser. Fra 2011 til 2014 økte antallet søkere til kadett plass med 50 %. I samme periode økte antallet kadett plasser i rederiene med 40 %.

Situasjonen er like utfordrende med hensyn til lærlinger. Til tross for at næringen har doblet inntaket av lærlinger på ti år, har antallet som kommer ut av skolesystemet økt enda mer. I 2014 har næringen tatt inn over 550 lærlinger på dekk og maskin, i tillegg til ca. 50 elektrikere og ca. 20 kokker. Fortsatt er det 150 elever som står uten læreplass i 2014-kullet.

Norges Rederiforbund har på bakgrunn av dette gått ut med en klar oppfordring til stat og kommune om å vise ansvarlighet ved dimensjonering av antall skoleplasser. Vi har også tatt til orde for at det må etableres strukturer og prosesser som gjør at fylkeskommunenes tilbud om maritime skoleplasser avstemmes med næringens behov.





Global Maritime Knowledge Hub

Siden 2008 har maritim næring finansiert 23 gaveprofessorater til ulike maritime utdannings- og forskningsmiljø. I 2014 gjennomførte Norges Rederiforbund en spørreundersøkelse blant mot-takerne for å få bedre oversikt over resultatene fra gaveprofessoratene. De fremste funnene var at i tillegg til økt forskningsaktivitet, har gavene ført til høyere kvalitet på undervisningen og et sterkere fagmiljø lokalt. Av de mer kvantifiserbare tallene viser resultatene at gaveprofessoratene har ført til over 100 millioner i direkte gaver til maritim forskning i Norge, dette har utløst over 250 millioner økte forskningsmidler fra andre kilder. Gaveprofessoratene har også ført til 37 nye forskningsprosjekter, 62 nye vitenskapelig ansatte og 287 vitenskapelige publikasjoner.

Maritim Trainee

Maritime Trainee kull 10 satte ny søkerrekord med mer enn 1.700 søknader fordelt på 20 stillinger. Interessen er rekordstor blant både jurister, økonomer og ingeniører, og programmet klarer å til- trekke seg de beste kandidatene i årskullet. Kull 10 starter opp i august 2015.

NTC-Manila

Det har vært arbeidet intenst med å utrede ulike al- ternativer for den fremtidige satsingen og organisе- ringen av næringens felles initiativ – Norwegian Trai- ning Center, Manila (NTC-M) – for å sikre fortsatt tilgang til kvalitetstrening for sjøfolk på Filippinene. Det er nå besluttet å etablere et avansert simulator- senter i Manila. En vil gjennom dette sikre tilførsel av tjenester som i dag ikke er tilgjengelig i markedet – enten som følge av manglende teknologiske løsnin- ger, eller ved et tjenestetilbud med en høyere kvalitet. Kombinert med kadettprogrammet vil dette på en god måte underbygge målsettingen om å kunne tilby



FOTO: NTC-MANILA

tjenester som ikke er tilgjengelige i markedet, eller av en sådan kvalitet som ikke er tilgjengelig. Videre vil denne satsingen markere en tydelig og langsiktig tilstedeværelse som en seriøs arbeidsgiverorganisasjon. Målsetningen er å kunne ha et nytt tilbud til medlemmene i løpet av første kvartal 2016.

Med denne satsingen har næringen nå en meget god mulighet til å etablere en viktig og god plattform for fellesskapets maritime trening i Manila de neste 10-20 årene.

Realisering av et nasjonalt kunnskapssenter for havromsteknologi – Ocean Space Centre (OSC) – er drevet av ambisjonen om å opprettholde Norges posisjon som internasjonalt ledende på teknologiutvikling i maritim og marin næring. Det er svært positivt at utvikling av senteret blir ytterligere konkretisert i regjeringens *Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015-2024*. I langtidsplanen gis utviklingen av OSC klar prioritet, og det indikeres oppstart av senteret i 2016.

Bærekraft og sosial ansvarlighet

Norges Rederiforbund har hatt stort fokus på bærekraft og sosial ansvarlighet også i året som er gått. Årets CSR-konferanse drøftet temaer som miljøvennlig skipsfart, ansvarlig opphugging av skip, anti-korrupsjonstiltak og de nye lovkravene knyttet til rapportering om samfunnsansvar for større regnskapspliktige bedrifter. CSR er i økende grad en del av bedriftenes forretningsstrategi. For norske rederier er bærekraft og sosial ansvarlighet en integrert del av det å drive kvalitetsskipsfart.

«Det er nå besluttet å etablere et avansert simulatorsenter i Manila.»

«I 2014 har Rederiforbundet hatt høy aktivitet på sosiale medier.»

Medier og synlighet

Rederiforbundet har i dag en tydeligere og mer offensiv agenda på et bredere sett av saker enn tidligere. Dette forsterker ikke bare næringens posisjon og omdømme, men også den politiske robustheten i de nasjonale rammebetingelser som næringen er helt avhengig av. Årskonferansen og Arctic Business er to viktige arrangement som fikk god oppmerksomhet i norske og internasjonale medier og som bidrar til å styrke næringens og forbundets posisjon som konstruktiv og viktig aktør i samfunnet.

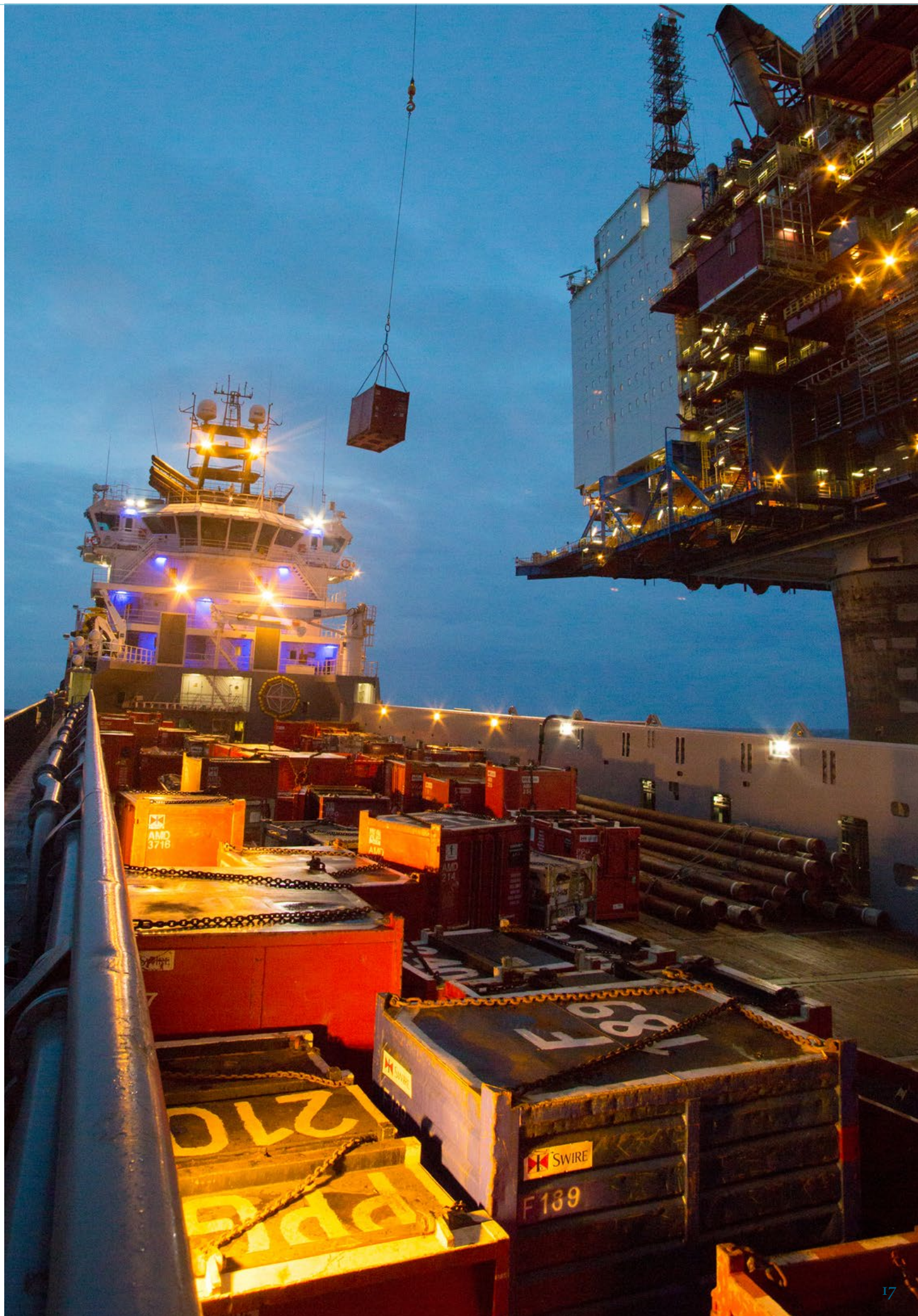
I 2014 har Rederiforbundet hatt høy aktivitet på sosiale medier. Forbundet er også godt i gang med arbeidet med nye og mer brukervennlige nettsider. De nye nettsidene skal lanseres i 2015 og vil blant annet i gi medlemmene tilgang til arbeidsgiverportalen med relevant informasjon knyttet til arbeidsgiverforhold.

Organisasjon, medarbeiderstab og likestilling

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 50 årsverk ved utgangen av 2014. Fordeelingen mellom kjønnene er jevn, med henholdsvis 46 % menn og 54 % kvinner. Det samlede registrerte sykefraværet var i 2014 2,2 %, sammenlignet med 5,4 % i 2013. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2014.

Årsresultat

Årets resultat for 2014 ble et overskudd på 7,6 mill. kr., sammenlignet med 30,9 mill. kr. i 2013. Sum driftsinntekter økte med 11,1 mill. kr., fra 112,1 mill. kr. i 2013, til 123,2 mill. kr. i 2014. Økningen er forklart gjennom økt kontingentinn- gang samt økt inntekt fra andre driftsinntekter. Sum driftskostnaden for 2014 er 138,1 mill. kr., og 112,6 mill. kr. i 2013. Endringen forklares bl.a. gjennom økt aktivitetsnivå og omstillingskostnader. Driftsresultat for 2014 er -15,0 mill. kr. i 2014, mot -0,5 mill. kr. i 2013. Netto finansposter gav et resultat på 23 mill. kr. forklart av en god avkastning på forvaltede midler.





Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

2014

Flåtestatistikk



Medlemmer og fartøyer i norges rederiforbund 1. januar 2015

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger
Oslo	37	296	11 181 463	40,2 %	3
Vestfold og Telemark	5	11	199 857	0,7 %	0
Sørlandet	14	96	1 361 614	4,9 %	1
Stavanger	27	125	3 765 773	13,6 %	54
Haugesund	12	164	3 141 330	11,3 %	1
Bergen	29	376	7 074 147	25,4 %	4
Midt-Norsk	15	229	1 028 243	3,7 %	4
Nord-Norge	4	12	47 224	0,2 %	0
Totalt	143¹⁾	1 309	27 799 651	100 %	67

¹⁾ Herav 99 rederier med tonnasje, 44 rederier uten tonnasje

Utvikling av norsk utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

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

1) Inkl 38 skip på 1,4 millioner dvt som regnes for helt utenlandsk eiet.

Norsk utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2015

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	(250)	2	(12)	8	(262)	6	(134)	14	(396)
Gasstankskip	0	0	44	2 097	44	2 097	57	2 551	101	4 648
Kjemikalietankskip	0	0	108	3 086	108	3 086	154	2 597	262	5 683
Bøyelaster og lagerskip	1	126	6	631	7	757	59	7 028	66	7 785
Andre oljetankskip	0	0	38	4 217	38	4 217	23	2 233	61	6 450
Kombinasjonsskip	0	0	9	872	9	872	10	949	19	1 821
Bulkskip	0	0	66	3 619	66	3 619	33	1 130	99	4 749
Andre tørrlastskip	9	16	97	2 283	106	2 299	409	3 971	515	6 270
Offshore serviceskip	200	832	152	567	352	1 399	285	1 199	637	2 598
Total	216	974	522	17 372	738	18 346	1 036	21 658	1 774	40 004

1) Tonnasje i 1000 bt.

Norsk utenriksflåte under utenlandsk flagg

Flaggfordelt

Flagg	1. januar 2015	
	Ant.	1 000 dwt
Bahamas	212	7 394
Singapore	150	3 438
Malta	98	1 034
Isle of Man	74	1 642
Marshall Island	72	2 455
Gibraltar	58	375
Barbados	52	183
UK	51	1 018
Panama	35	704
Kypros	28	162
Brasil	20	140
St. Vincent	20	46
Nederland	18	79
Liberia	18	668
Færøyene	12	42
Danmark (DIS)	11	220
Cayman Island	10	135
Antigua	10	41
Cook Island	10	21
Andre flagg (25)	77	1 861
Totalt	1 036	21 658

Utvikling i norskeid kontraktsmasse

Skip over 100 bt i utenriksfart

	Skip			Rigger		Skip og rigger totalt	
1. januar	Antall	1 000 dvt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
1. januar	Antall	1 000 dvt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
2007	356	6 830	114,2	25	39,4	381	153,6
2008	378	7 507	131,0	33	57,1	411	188,1
2009	344	6 422	140,1	25	80,8	369	220,9
2010	224	4 430	87,4	14	38,3	238	125,7
2011	189	4 653	66,6	8	21,5	197	88,1
2012	153	4 542	67,1	14	40,0	167	107,1
2013	137	3 223	66,1	18	45,4	155	111,5
2014	143	3 948	74,7	17	53,5	160	128,2
2015	176	7 390	93,0	12	52,5	188	145,5

Fordelt på typer	2013		2014		2015	
Skip	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt	Antall	1 000 dvt
Passasjerskip	0	0	0	0	0	0
Gasstankskip	10	739	20	1 066	40	1 857
Kjemikalietankskip	10	394	19	641	19	579
Bøyelastere	5	620	1	152	3	472
Oljetankskip	3	223	0	0	4	1 280
Kombinasjonsskip	0	0	0	0	3	242
Bulkskip	3	161	17	1 188	33	2 257
Andre tørrlastskip	21	601	22	473	17	314
Offshore serviceskip	85	485	64	428	57	389
Totalt skip	137	3 223	143	3 948	176	7 390
Flyttbare offshoreinnretninger						
Rigger/boreskip	18		17		12	

Norskeide flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjivirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
2007	8	37	-	15	60
2008	7	40	-	3	50
2009	9	49	-	3	61
2010	10	54	-	3	67
2011	9	43	-	4	56
2012	10	44	-	5	59
2013	10	48	-	5	63
2014	8	47	-	5	60
2015	11	34	-	5	50

Norskeide flyttbare offshoreinnretninger etter oppdragsområde 1. januar 2015

Oppdragsområde	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Totalt	Totalt
	Antall	Antall	Antall	%
Norge	9	11	20	40 %
Storbritannia	1	9	10	20 %
Asia	0	8	8	16 %
Amerika	0	5	5	10 %
Afrika	0	3	3	6 %
Sum aktive enheter	10	36	46	92 %
Opplag	0	0	0	0 %
Reparasjon etc.	1	3	4	8 %
Totalt	11	39	50	100 %

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