

Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association



# Styrets årsberetning

2016



# Styrets årsberetning

2016 ble et krevende år for mange medlemmer, ansatte og eiere. Året var preget av global usikkerhet, refinansiering, skip i opplag og omstruktureringer.

Ut over store markedsmessige bevegelser, var året også preget av store endringer i det internasjonale omgivelsesbildet. Som et lite og åpent land påvirkes Norge av økonomiske, politiske, sosiale og sikkerhetsmessige endringer.

Markedene for mange av våre deep-sea medlemmer har vært preget av overkapasitet, svak etterspørsel og lave marginer siden finanskrisen. Mens det er noen lyspunkter for short-sea, har kollapsen i oljeprisen medført at over 150 norskkontrollerte offshorefartøyer og 25 rigger lå i opplag ved utgangen av 2016.

De store nedbemanningsprosessene vi har sett i året som har gått har vært svært krevende. Rederiforbundet har i 2016 vært opptatt av at bransjen ikke tømmes for kompetanse som er nødvendig for å

opprettholde og videreutvikle konkurranse- og verdiskapingsevnen etter hvert som markedene snur.

## *Havet*

Rederiforbundet har i løpet av 2016 satt «havet» på agendaen. Årskonferansen 2016 tematiserte havrommets muligheter under tittelen «The New Blue». Dette budskapet ble videreført under Arendalsuka, ONS og på FNs høynivåuke i New York, med statsminister Erna Solbergs møte om «The Blue Economy».

I løpet av høsten 2016 har forbundet bidratt med omfattende innspill til Regjeringens arbeid med havstrategien. Forbundet la vekt på at fremtidens havnæringer vil være basert på allerede eksisterende næringer, og i samspillet og skjæringspunktet mellom disse. Parallelt vil det være viktig å stimulere til at forskning, innovasjon, teknologiutvikling og ny kunnskap i større grad overføres på tvers av de havbaserte næringene.





Både Regjeringen og Arbeiderpartiet arrangerte i mai 2016 egne havkonferanser. Den politiske oppmerksomheten om havet gir næringen en ny anledning og en større overbygging for å løfte frem betydningen av stabile og attraktive rammebetingelser for maritime bedrifter, eiere og ansatte. Den gir oss også muligheten til å revitalisere norsk skipsfartspolitik og minne om betydningen av markedsadgang ute.

Nærings- og fiskeridepartementet startet i januar 2016 arbeidet med oppdatering av Maritim21, en strategi for maritim forskning, utvikling og innovasjon. Strategien skal se på de norske havnæringene i sammenheng, identifisere synergier mellom disse og peke på kunnskapsbehov for maritim næring langs hele verdikjeden, fra forskning til kommersialisering.

### *Maritim strategi*

Norske sjøfolks kompetanse og erfaring er viktig for innovasjon og nyskaping i den maritime næringen. Regjeringen la i 2015 frem en offensiv maritim strategi med viktige grep for å styrke det norske flagget og konkurransekraften til både norske sjøfolk og maritime bedrifter som opererer i en tøff internasjonal konkurranse.

Regjeringen fulgte i 2016 opp med den nye tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk som trådte i kraft 1. mars. Fra samme tidspunkt åpnet fartsområdebegrensningene for NIS-konstruksjonsskip. For utenriks kystfart ble fartsområdene endret med virkning fra 1. januar 2016.

Med endringer i nettolønnsordningen og en oppmyking av fartsområdebegrensningene i NIS har 104 skip flagget inn i NIS det siste året, og NIS-flåten teller nå 582 skip, ifølge Sjøfartsdirektoratet.



### *Maritim klynge og norske arbeidsplasser*

Nedbemanninger, omorganiseringer og lønnskutt har initiert nye krav om beskyttelse av norske arbeidsplasser, langs kysten og på norsk kontinentalsokkel. Industri Energi har fått stor oppmerksomhet omkring sine påstander om «en voksende gruppe lovløse oljearbeideres» arbeidsforhold på flerbrukskip i operasjon på norsk kontinentalsokkel. Politisk får denne saken oppmerksomhet, til tross for at Petroleumstilsynet høsten 2016 tilbakeviste påstandene om at slike fartøy er uten lov og tilsyn.

Våre medlemmer kjenner seg ikke igjen i påstander om uverdige arbeidsforhold på flerbruksfartøy. De tilstreber ryddige forhold på sine skip, og er sitt samfunnsansvar bevisst. Som alle andre skip er de underlagt et omfattende internasjonalt regelverk for helse, miljø og sikkerhet, utviklet gjennom de internasjonale FN-organisasjonene ILO og IMO. Dette internasjonale regelverket er nedfelt i skipsfartslovgivningen i det landet hvor skipet er registrert (flaggstaten).

Sjømannsorganisasjonene har på sin side reist krav om at norske lønns- og arbeidsvilkår må gjelde for alle skip på sokkelen, og ønsker å utrede mulighetene for gjennomføring av slike krav. Norges Rederiforbund mener det ikke er behov for en slik utredning. Med om lag 1 800 norskregistrerte skip i fart på alle hav er vi avhengig av internasjonale regler som gir alle land lik markedstilgang. En utvikling hvor vi bygger opp hindringer og samtidig undergraver flaggstatsprinsippet er svært uheldig. Konkurransedyktige løsninger, og ikke hindringer, vil bidra til å sikre rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip.

### *Aktiviteten på norsk sokkel og Statoil*

Forbundet arbeider for et høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel. I den forbindelse har Konkraft, som er et samarbeidsorgan mellom Norges Rederiforbund, Norsk olje og gass, Norsk Industri og Landsorganisasjonen i Norge, fremmet konkrete forslag til tiltak som kan øke aktiviteten raskt. Industrien har en felles interesse i å arbeide for at



fallet i aktiviteten på norsk sokkel begrenses for å unngå nedbygging av verdikjeden og bortfall av kritisk industrikompetanse.

I løpet av 2016 har Norges Rederiforbund reist en viktig debatt om Statoils rolle og ansvar på norsk sokkel. Forbundet mener et sterkt Statoil har vært viktig for å ivareta hensynet til fellesskapets inntekter, en ansvarlig ressursforvaltning og industrielle ringvirkninger. Stortinget debatterte spørsmålet om Statoils dominerende posisjon 20. oktober 2016. Debatten viste at det er et bredt politisk ønske om å undersøke forholdene og konkurransesituasjonen på norsk sokkel nærmere. Flere representanter var åpne for å vurdere flytting av eierskapet fra Olje- og energidepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet, og på den måten skille tydeligere mellom eier- og regulatorrollen.

### *Sikkerhet på norsk sokkel*

Helikopterulykken på Turøy i slutten av april 2016 rammet petroleumindustrien hardt, og medførte utrygghet for mange. Norges Rederiforbund valgte i 2016 å gå inn i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, for å bidra aktivt i det forbedringsarbeidet som der finner sted.

### *Miljø- og klimaarbeid*

Rederiforbundet har store ambisjoner i klimaarbeidet og jobber aktivt for strenge globale miljøkrav for skipsfarten. Norges Rederiforbund har en offensiv og ambisiøs nullvisjon og målet er at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Forbundet arbeider aktivt gjennom norske myndigheter, ICS og ECSA for en forpliktende løsning til utslippskutt gjennom IMO.

FNs skipsfartsorganisasjon IMOs miljøkomité (MEPC) vedtok i oktober at alle skip skal måle og registrere sine CO<sub>2</sub>-utslipp. Målet er å lage et veikart for CO<sub>2</sub>-reduksjon i skipsfarten.

IMO vedtok også nye og strengere krav til innhold av svovel i marin bunkers. Fra og med 1. januar 2020

må alle skip gå på bunkers med maks. 0,5 prosent svovel. De nye utslippskravene vil føre til drastisk reduksjon i SO<sub>x</sub>-utslippene fra skipsfarten og bidra til bedre luftkvalitet i havner og farleder.

Rederiforbundet har lenge arbeidet for å redusere SO<sub>x</sub>-utslippene fra skipsfarten. Norske rederier ligger langt fremme i bruk av miljøvennlig drivstoff og mange har også allerede installert scrubbere som renser svovelutslippene fra skipene. De nye reglene gir nå forutsigbarhet for de globale bunkersreguleringene, samtidig som det er et meget viktig vedtak både for miljøet og for IMO som global regulator.

IMOs miljøkomité vedtok også i 2016 å etablere et Nitrogenoxides Emmission Control Area (NECA) i området fra Nordsjøen til den engelske kanal og Østersjøen fra 1. januar 2021. Dette betyr at alle skip som seiler i dette området må forholde seg til strenge regler for å slippe ut NO<sub>x</sub>. Dermed ligger det an til at utslippene av NO<sub>x</sub> vil reduseres med omlag 80-85 prosent.

Etter Finlands ratifikasjon høsten 2016 ble det også klart at IMOs ballastvannkonvensjon trer i kraft høsten 2017. Norges Rederiforbund har lenge jobbet for å få konvensjonen i havn, og norske leverandører og rederier ligger langt fremme i arbeidet med å utvikle utstyr og installere renseutstyr for ballastvann om bord.

### *Nærskipsfartsstrategi*

Stortingets samlede Transport- og kommunikasjonskomité ba i 2016 Regjeringen om å utarbeide en nærskipsfartsstrategi med tiltak for å styrke rammevilkårene for dette segmentet. Det ble også vedtatt at Norge skal følge EUs mål om at 30 prosent av dagens veitransport over 300 km, skal flyttes over på sjø og bane innen 2030, og 50 prosent innen 2050. I tillegg vedtok komitéen at det i statsbudsjettet for 2017 skal komme konkrete incentiver for godsoverføring fra land til sjø. I arbeidet med Nasjonal transportplan skal man også i større grad se havn, vei og bane i sammenheng, noe vi har argumentert for lenge.



### *Statsbudsjett og skattereform*

Årets statsbudsjett kom i mål på overtid før jul. For maritim næring ble det en ytterligere styrking av incentivordningen for overføring av gods fra land til sjø, miljøteknologiordningen og grønn skipsfart under ENOVA, mens vrakpantordningen svekkes i forhold til Regjeringens opprinnelige forslag.

Regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, KrF og Venstre inngikk også et forlik om en ny skattereform. Skatteforliket innebærer at formuesskatten på arbeidende kapital reduseres i form av en verdsettelsesrabatt på aksjer og driftsmidler på 20 prosent, og en tilsvarende reduksjon i grunnlaget for gjeldsfradrag. Videre har Høyre, Fremskrittspartiet, KrF og Venstre uttrykt at formuesskatten på arbeidende kapital bør trappes videre ned, og på sikt fases ut.

Alliansen for norsk, privat eierskap møtte finansminister Siv Jensen 18. november og ba Regjeringen legge frem en konkret plan for hvordan formuesskatten på arbeidende kapital kan fases ut i løpet av neste stortingsperiode.

Norges Rederiforbund har arbeidet for at rederrisikatteordningen skal utvides til også å gjelde for vindmøllefartøy. Dette ble besluttet i 2016.

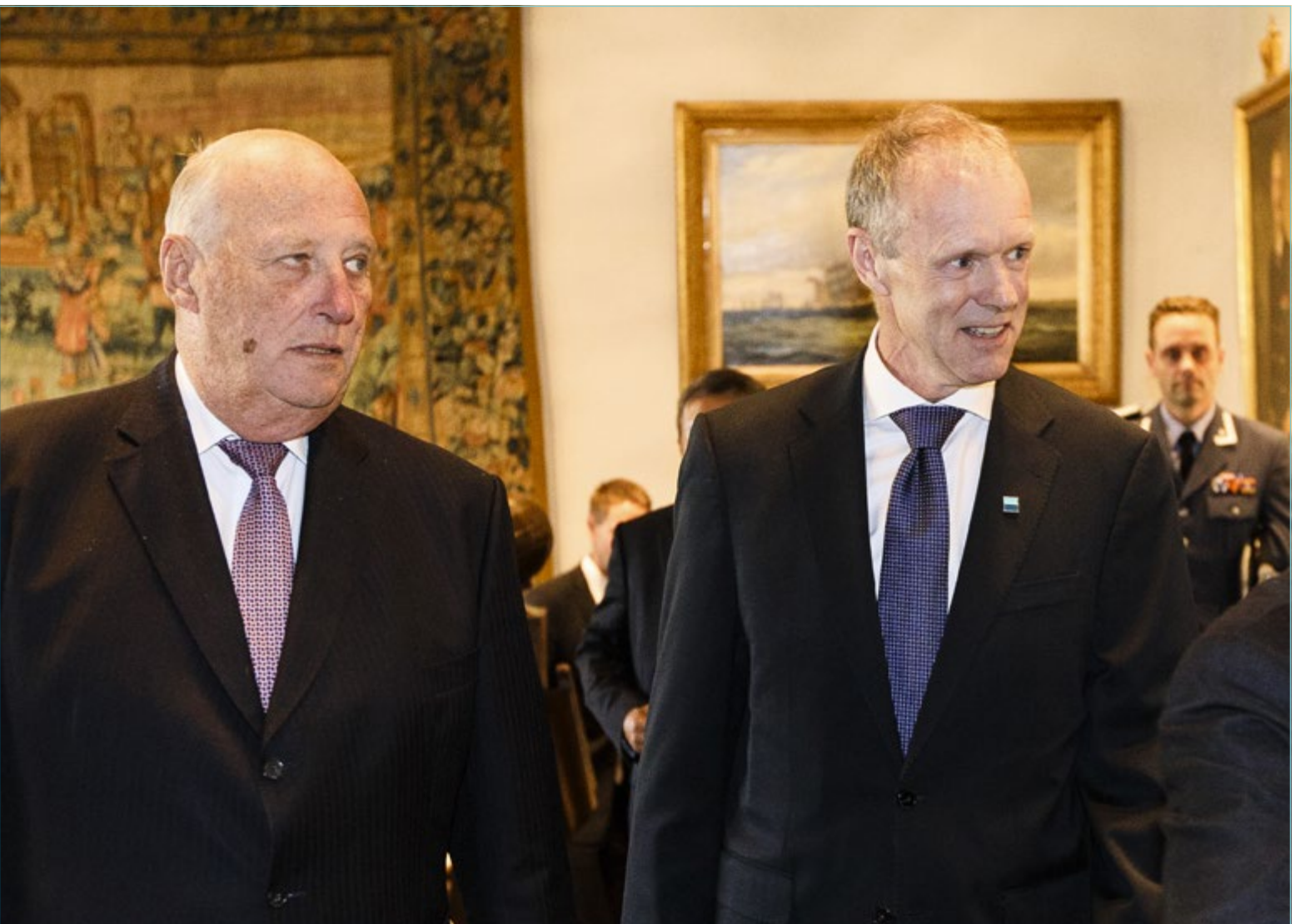
Rederiforbundet har jobbet for en forlengelse av sosialavtalen mellom norske og polske myndigheter. Avtalen som ble forlenget i desember 2016 sørger for at polske sjøfolk i tjeneste på NIS-skip fortsatt kan være medlem i polsk trygd, og representerer dermed et unntak fra EUs trygdeforordning.

### *Internasjonalt arbeid*

De proteksjonistiske strømningene som nå preger mange vestlige land, er en økende trussel mot norske interesser. Som en liten åpen økonomi, er Norge helt avhengig av internasjonal rettsorden og globale spilleregler.

Kombinasjonen av Brexit og valget at Donald Trump som president i USA skapte i 2016 usikkerhet om globale handelsavtaler og hvilken skjebne TPP-avtalen (Trans Pacific Partnership) og særlig TTIP-avtalen ville lide. Parallelt med TTIP-for-





handlingene, ble det forhandlet intenst i WTO-kulissene om en såkalt plurilateral løsning for tjenestesektoren, TISA.

Betydelige sanksjonslettelser ble innført overfor Iran i 2016, og det var stor interesse blant medlemmene for mulige aktiviteter i landet. Norges Rederiforbund har tatt en aktiv rolle for å finne løsninger på de utfordringer som er en utilsiktet og uforutsett konsekvens av sanksjonene. Det har blitt arrangert workshop for medlemmene på dette temaet, og i september deltok Norges Rederiforbund i næringslivsdelegasjonen som besøkte landet.

H.K.H. Kong Harald besøkte Rederiforbundet i forbindelse med statsbesøk fra Singapore i oktober 2016. Rederiforbundet var også med på et besøk til Japan for næringsministeren med delegasjon høsten 2016. Norges forhold til Kina ble før jul normalisert, og normale diplomatiske og politiske forbindelser ble gjenopprettet fra mandag 19. desember 2016.

## *Middelhavet*

Også i 2016 fortsatte migrasjonsstrømmen over Middelhavet. Avtalen mellom EU og Tyrkia førte til en kraftig reduksjon i antall ankomster på den østlige ruten mens antall ankomster via den sentrale ruten har holdt seg stabilt siden 2014.

Det politiske fokuset på situasjonen i 2015 førte til at egnede redningsressurser er på plass i det sentrale området, inkludert det norske fartøyet Siem Pilot, driftet av O.H. Meling. Økningen i redningsressurser har ført til at skip i mindre grad blir kalt opp for å bistå, eller blir raskt avlastet. Forbundet har også i 2016 jobbet for at disse ressursene fortsatt er på plass så lenge migrasjonssituasjonen fortsetter.

En konsekvens av avtalen mellom EU og Tyrkia var at vi i 2016 så en økning i avreiser fra Egypt, med sikte mot Italia og ikke lenger Hellas. Båter som reiser ut fra Egypt er som oftest større, med flere migranter om bord. I juni 2016 bisto et norskflagget skip i en operasjon sør for Kreta. I dette området er

det begrenset med ressurser. Dette førte til en krevende situasjon for skipet og migrantene, og resulterte i dødsfall. Migrantene ga også klart uttrykk for at de ønsket seg til Italia og ikke den nærmeste greske havnen. Forbundet bistod rederiet og andre rederier med operasjoner i området.

## Maritim sikkerhet

Det globale sikkerhetspolitiske bilde har i 2016 vært preget av en stor grad usikkerhet. Disse utfordringene får konsekvenser for skipsfartens operasjoner både som direkte trusler mot skip og mannskap, samt indirekte via økonomiske sanksjoner og andre effekter.

Hovedfokusområdene for beredskapsarbeidet har i 2016 vært den bekymringsfulle utvikling utenfor Jemen, økningen i kidnapping av mannskapsbesetninger utført av nigerianske pirater, at terrorgruppen Abu Sayyaf nå utgjør en økende trussel i Sulu-havet, samt den generelle økte terrortrusselen i Europa og Midtøsten. I tillegg ser vi at det er en større interesse blant medlemmene for nye områder hvor sikkerhetsbildet kan være uklart.

Forbundet har i 2016 bistått medlemmer og norske myndigheter, i henhold til tilskuddsbrevet fra Nærings- og fiskeridepartementet med råd på maritim sikkerhet. Beredskapsarbeidet har vært preget av høy aktivitet, og jevnlig øvelser, både med medlemmer og norske myndigheter for å sikre god beredskap og forberedelse på mulige hendelser.

## Pensjonsspørsmålet

Norges Rederiforbund sto i begynnelsen av juni i Norges Høyesterett med en viktig prinsipiell sak om Lov om foretakspensjon og hva som skal være pensjonsgrunnlaget i de tarifferte pensjonsordningene for ansatte på flyttbare innretninger. Anken til Høyesterett førte frem, og i dom av 29. juni fikk de 18 saksøkte bedriftene medhold i at de ansatte ikke kunne kreve at nattillegget skulle medtas i pensjonsgrunnlaget. Dersom lagmannsrettens dom hadde blitt stående ville det hatt stor økonomisk betydning for medlemmene.

Resultatet i Høyesterett ga forbundet nytt moment til å slutføre forhandlingene om overgang fra ytelses- til innskuddspensjon i avtaleverket for flyttbare innretninger samt plattformboring og forpleining på faste installasjoner. Partene ble om sider enige om en omlegging fra august 2016 som vil gi betydelig økt økonomisk forutsigbarhet for de medlemmene dette gjelder. Enigheten var en viktig milepæl etter mange års arbeid i det partssammen satte pensjonsutvalget. Dessverre må næringen avvente den politiske avklaringen vedrørende omleggingen av sjømannspensjonen (NOU-2014:17) før den endelige pensjonsordningen kan fastsettes, men på sikt ser vi for oss at pensjonsalderen økes til 62 år og at ordningene er i tråd med hva som er vanlig i privat sektor.

## Tariffoppgjørene

I 2016 ble det gjennomført hovedrevisjon av alle tariffavtaler i Norge, skips- og offshoreavtalene i Norges Rederiforbund var intet unntak. Forhandlingene har vært preget av krisetilstander i offshoresegmentet og ellers svake rate- og markedsforhold innen de fleste shippingsegmentene. Det landsdekkende tariffsystemet i Norge generelt og Frontfagsmodellen spesielt, tar imidlertid ikke tilstrekkelig høyde for bransjer i krise. Kravene fra arbeidstakersiden og beregningene gjøres ut i fra en tenkning om at man som minimum skal opprettholde kjøpekraften, mens forslag om lønnsreduksjon gjerne må følges opp med lock-out fra arbeidsgiversiden, som kan medføre store tap i en ellers krevende periode. Med en prisvekst på over 3,5 prosent sto derfor Offshoreentreprenørenes Forhandlingsutvalg (OFU) overfor krevende forhandlinger da næringen helst skulle sett en lønnsreduksjon. Etter mekling endte oppgjøret på et generelt tillegg på 0,5 prosent og for øvrig en prolongering av overenskomsten – det laveste oppgjøret siden avtaleopprettelsen i 1991.

Også Utenriksfartens Forhandlingsutvalg (UFU) gjennomførte krevende forhandlinger med sjømannsorganisasjonene, der en meget hardt rammet offshoreservicenæring måtte håndteres særskilt. Partene kom frem til at tariff lønnen skulle





holdes uendret for andre året på rad og det ble dessuten åpnet for at rederiene lokalt kunne gå i forhandlinger med de lokale tillitsvalgte, fastsatt i en egen sentral «kriseprotokoll». Om nødvendig ble det åpnet for å avvike den sentrale tariffavtalen dersom dette kunne styrke rederiets likviditet og sikre videre drift og arbeidsplasser. Øvrige NOR-overenskomster og Nordisk NIS-avtalen ble oppjustert med et generelt tillegg på henholdsvis 1,9 prosent og 1,0 prosent.

Til sammenligning ble resultatet i NHO-frontfaget en beregnet ramme på 2,4 prosent.

Når det gjelder revisjon av tariffavtalene for utenlandske sjøfolk har forbundet, med god støtte fra enkelte medlemsrederier, reforhandlet NIS- og Modellavtalene med ulike nasjonale fagforeninger. De østeuropeiske og den kinesiske avtalen har vært gjenstand for hovedrevisjon, mens de øvrige asiatiske avtalene ble revidert i 2015 for to år. Minstelønnen for matrosene er gjennomgående justert med 1,0 prosent fra 1. januar 2017. Oppgjøret påvirker i liten grad rederienes kostnadsnivå, da

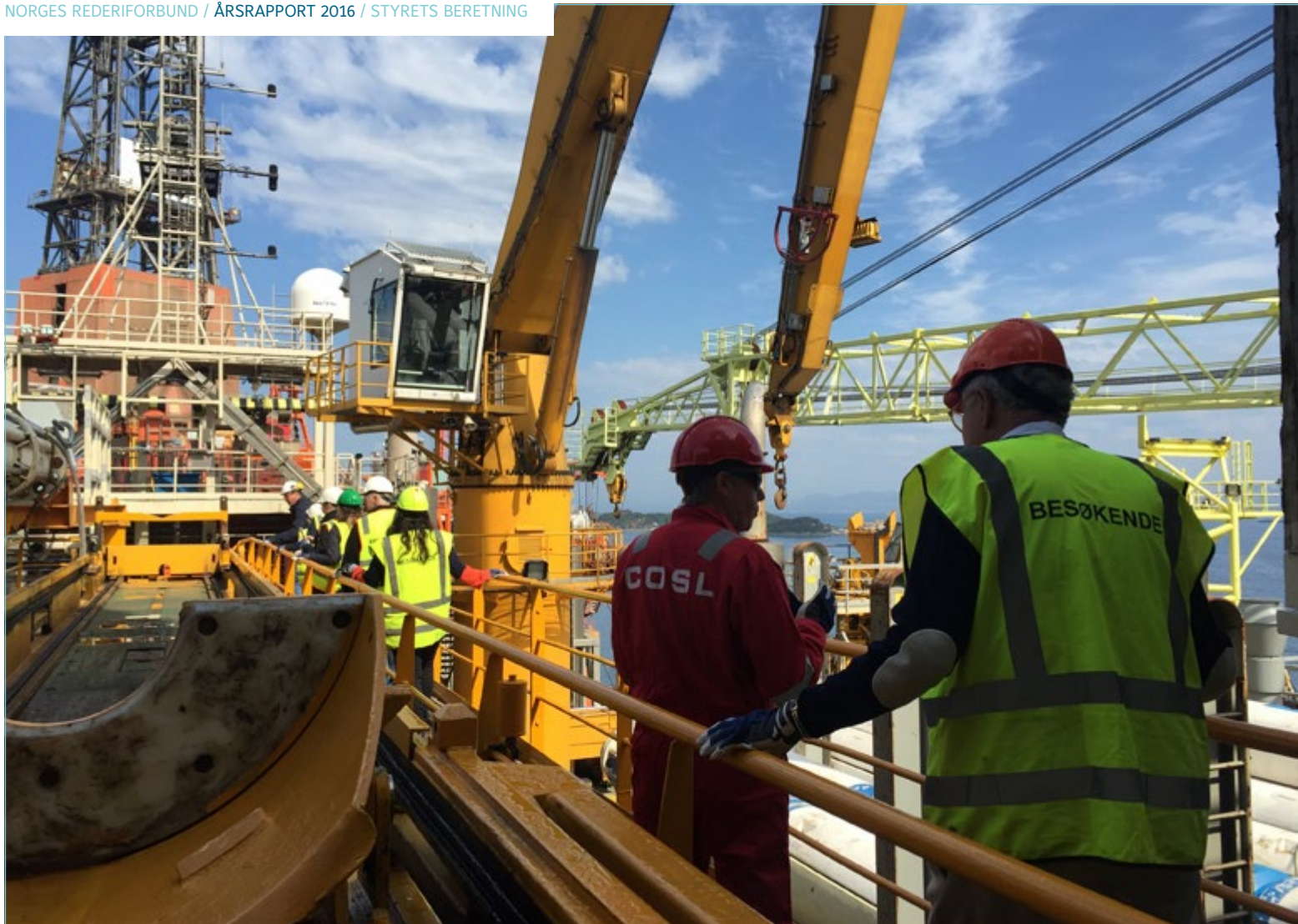
offiserene stort sett har markedstilpassede hyrer. Forbundet opplever at fagforeningene gjennomgående har stor forståelse for den krevende markeds-situasjonen og at de i disse forhandlingene har vært mer opptatt av jobbtrygghet enn økning av hyrene.

### *Kompetanse, utdanning og rekruttering*

I løpet av 2016 har NRs Styre og administrasjonen sett nærmere på kompetansearbeidet. Styret valgte å nedsette et utvalg bestående av representanter fra de fem gruppestyrene for å gjennomgå forbundets arbeid med kompetanse, rekruttering og utdanning. Høsten 2016 leverte utvalget sin innstilling til Styret. I den overordnede strategien har utvalget lagt til grunn at forbundet skal jobbe aktivt og systematisk for å bidra til at Norge fortsetter å være en ledende, kunnskapsbasert maritim klynge gjennom forskning, innovasjon og kompetanseutvikling.

Det har i 2016 vært økt innsats i arbeidet med Mar-Hub (tidligere Global Maritime Knowledge Hub).





Det er et initiativ for å styrke Norges posisjon som maritim nasjon gjennom forskning, innovasjon og utdanning.

I 2016 signerte Regjeringen og partene i arbeidslivet en ny samfunnskontrakt for flere læreplasser (2016-2020). Målet med samfunnskontrakten er at alle kvalifiserte søkere skal få tilbud om lære plass. Dette er et krevende mål som bare kan nås gjennom en langsiktig felles innsats. Ved utgangen av 2016 hadde alle kvalifiserte maritime søkere fått lære plass - totalt 519 lærlingkontrakter. Dette er svært positivt, og bedre enn fryktet med tanke på markedssituasjonen.

Overenskomsten for norske kadetter under farts-tidsopptjening/opplæring om bord til styrmann/maskinist (Kadettavtalen) inngått i 2015 har blitt videreført med små justeringer. Opptaket av kadetter i 2016 har vært godt. Ved utgangen av året var det 488 som hadde fått plass, mens 138 sto uten.

### *Nytt treningssenter på Filippinene*

I oktober åpnet Norges Rederiforbund et nytt simulatorsenter i regi av NTC-M i Manila. Utenriksminister Børge Brende var tilstede under åpningen. Senteret representerer det ypperste av moderne simulatorteknologi levert av Kongsberg Gruppen, og det gir alle medlemssegmenter tilgang på kvalitets-trening til meget konkurransedyktige betingelser.

### *Samfunnsansvar*

Norges Rederiforbund har stort fokus på bærekraft og sosial ansvarlighet. Norges Rederiforbund har sluttet seg til FNs Global Compact og legger Global Compacts ti prinsipper på områdene menneskerettigheter, arbeidslivsstandarter, miljø og antikorrupsjon til grunn for vårt arbeid med samfunnsansvar. Rederiforbundet inngikk i 2016 en rammeavtale med et selskap som tilbyr bakgrunnssjekker av selskaper og personer globalt som medlemmene vurderer å samarbeide med for å unngå korrupsjonsrisiko, finansiell risiko og brudd





på sanksjoner. Rederiforbundet er også assosiert medlem i Maritime Anti-Corruption Network (MACN) og nettverket har fokus på områder som Suez-kanalen, Argentina, Nigeria, Indonesia m.fl.

I 2016 ble det også lansert ny ISO-standard for antikorrupsjon. Standarden oppsummerer beste praksis innen antikorrupsjon og skal gjøre det enklere for selskapene å innføre fungerende kontroll- og styringssystemer som hindrer korrupsjon.

### *Organisasjon, medarbeiderstab og likestilling*

Antall medarbeidere knyttet til forbundets virksomhet var 44 årsverk ved utgangen av 2016. Fordelingen mellom kjønnene er henholdsvis 45 prosent menn og 55 prosent kvinner. Det samlede registrerte sykefraværet var 5,0 prosent i 2016, sammenlignet med 1,0 prosent i 2015. Økningen i sykefravær skyldes langtidsfravær som ikke er yrkesrelatert. Det er ikke registrert skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2016.

### *Årsresultat*

Årets resultat for 2016 ble et overskudd på 10,2 mill. kroner, sammenlignet med et underskudd på -1,3 mill. kroner i 2015. Sum driftsinntekter ble redusert med 10,1 mill. kroner fra 121,8 mill. kroner i 2015, til 111,6 mill. kroner i 2016. Reduksjonen er hovedsakelig forklart gjennom redusert kontingentinngang, samt lavere prosjektinntekter. Sum driftskostnader for 2016 er 111,9 mill. kroner og 126,2 mill. kroner i 2015. Endringen forklares blant annet gjennom aktiviteter som er redusert, eller ikke gjennomført i 2016. Driftsresultat er -0,2 mill. kroner for 2016, mot -4,4 mill. kroner i 2015. Netto finansposter gav et resultat på 10,9 mill. kroner i 2016, sammenlignet med 3,9 mill. kroner i 2015. Endringen forklares gjennom en høyere avkastning på forvaltede midler i 2016 sammenlignet med 2015.







Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# 2017 Flåtestatistikk



## Medlemmer og fartøyer i Norges Rederiforbund 1. januar 2017

Krets	Antall medlemmer	Antall skip	Tonnasje (bt)	Prosent av tonnasje	Antall flyttbare offshoreinnretninger
Oslo	37	292	12 081 141	39,4 %	10
Vestfold og Telemark	4	64	1 957 469	6,4 %	0
Sørlandet	13	104	1 652 698	5,4 %	1
Stavanger	27	107	3 328 086	10,9 %	35
Haugesund	12	179	3 619 316	11,8 %	1
Bergen	27	360	6 987 943	22,8 %	5
Midt-Norsk	14	205	951 617	3,1 %	3
Nord-Norge	4	16	72 555	0,2 %	0
<b>Totalt</b>	<b>138<sup>1)</sup></b>	<b>1 327</b>	<b>30 650 825</b>	<b>100 %</b>	<b>55</b>

<sup>1)</sup> Herav 99 rederier med tonnasje, 39 rederier uten tonnasje

## Utviklingen i norsk kontrollert utenriksflåte

Skip over 100 bt i utenriksfart

	NOR		Norsk flagg NIS <sup>1)</sup>		Sum		Utenlandsk flagg		Totalt	
	Antall	Mill. dwt	Antall	Mill. dwt	Antall	Mill. dwt	Antall	Mill. dwt	Antall	Mill. dwt
1. januar										
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

<sup>1)</sup> Inkl 40 skip på 1,4 millioner dwt som regnes for helt utenlandsk eiet.



### Norskkontrollert utenriksflåtes sammensetning 1. januar 2017

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>	6	(250)	7	(126)	13	(376)	6	(133)	19	(509)
Gasstankskip	0	0	51	2 361	51	2 361	75	3 682	126	6 043
Kjemikalietankskip	0	0	109	3 220	109	3 220	126	2 356	235	5 576
Bøylelastere og lagerskip	2	269	7	868	9	1 137	53	6 339	62	7 476
Andre oljetankskip	0	0	41	5 126	41	5 126	29	2 971	70	8 097
Kombinasjonsskip	0	0	8	826	8	826	8	671	16	1 497
Bulkskip	0	0	67	3 923	67	3 923	40	1 839	107	5 762
Andre tørrlastskip	8	14	118	2 444	126	2 458	363	3 994	489	6 452
Offshore serviceskip	184	760	170	768	354	1 528	238	1 010	592	2 538
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>1 043</b>	<b>578</b>	<b>19 536</b>	<b>778</b>	<b>20 579</b>	<b>938</b>	<b>22 862</b>	<b>1 716</b>	<b>43 441</b>

<sup>1)</sup> Tonnasje i 1000 bt.

### Norskkontrollert utenriksflåte under utenlandsk flagg Flaggfordelt

Flagg	1. januar 2016	
	Ant.	1 000 dwt
Bahamas	212	6 946
Singapore	120	3 284
Marshall Islands	85	3 461
Malta	81	1 091
Isle of Man	69	2 196
Barbados	51	180
Gibraltar	49	345
Kypros	38	184
Panama	34	838
UK	33	858
Liberia	20	776
Brasil	19	155
St. Vincent	14	37
Cayman Islands	14	211
Færøyene	13	38
Nederland	10	53
FIS	9	41
Spania	9	699
DIS	9	186
Andre flagg (20)	49	1 283
<b>Totalt</b>	<b>938</b>	<b>22 862</b>

### Utvikling i norske utenriksrederiers ordrebok

Skip over 100 bt

1. januar	Skip			Rigger		Skip og rigger totalt	
	Antall	1 000 dwt	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK	Antall	Mrd. NOK
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
2016	149	7 169	85,4	7	29,0	156	114,4
<b>2017</b>	<b>72</b>	<b>2 841</b>	<b>39,0</b>	<b>4</b>	<b>15,6</b>	<b>76</b>	<b>54,6</b>

Fordelt på typer	2015		2016		2017	
	Antall	1 000 dwt	Antall	1 000 dwt	Antall	1 000 dwt
Passasjerskip	0	0	0	0	2	0
Gasstankskip	40	1 857	35	1 532	12	519
Kjemikalietankskip	19	579	23	720	16	495
Bøylastere	3	472	4	632	3	472
Oljetankskip	4	1 280	10	1 940	3	388
Kombinasjonsskip	3	242	6	492	4	331
Bulkskip	33	2 257	20	1 339	7	437
Andre tørrlastskip	17	314	15	250	6	75
Offshore serviceskip	57	389	36	264	19	124
<b>Totalt skip</b>	<b>176</b>	<b>7 390</b>	<b>149</b>	<b>7 169</b>	<b>72</b>	<b>2 841</b>

Flyttbare offshoreinnretninger						
Rigger/boreskip	12		7		4	



### Norskkontrollerte flyttbare offshoreinnretninger

Fordelt på virksomhet og flagg

1. januar	Borevirksomhet m.m.		Losjivirksomhet		Totalt
	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	Norsk flagg	Utenlandsk flagg	
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
2016	13	26	-	5	44
2016	14	21	-	6	41

### Gjennomsnittsalder for den norskkontrollerte utenriksflåten

Byggeår vektet med bt.

1. januar	Norsk flagg			Utenlandsk flagg	Totalt
	NIS	NOR	Totalt		
2008	13,7	11,4	13,4	13,0	13,3
2009	13,2	10,0	12,8	13,3	13,1
2010	14,0	9,4	13,6	12,8	13,2
2011	11,8	7,9	11,5	11,7	11,6
2012	11,4	8,1	11,1	11,4	11,2
2013	11,4	8,2	11,1	11,0	11,0
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

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)