

HAUGESUND 23. – 27. SEPTEMBER

» MARITIM UKE

» Går ut mot trakassering

Styrmann Stina Aaland vil anbefale flere kvinner et yrke på sjøen, men hun tar et oppgjør med en ukultur som for lengst burde vært historie.

Årets fokusområde er psykososialt arbeidsmiljø, og mobbing og trakassering i maritime yrker blir et av flere viktige tema under Maritim uke.

Side 6

» Hansa Tankers har endret kurs etter angrep

Side 8

» Norge med internasjonalt miljøgjennomslag

Side 24

» Nullvisjonen: Nå kommer tiltakene

Side 26

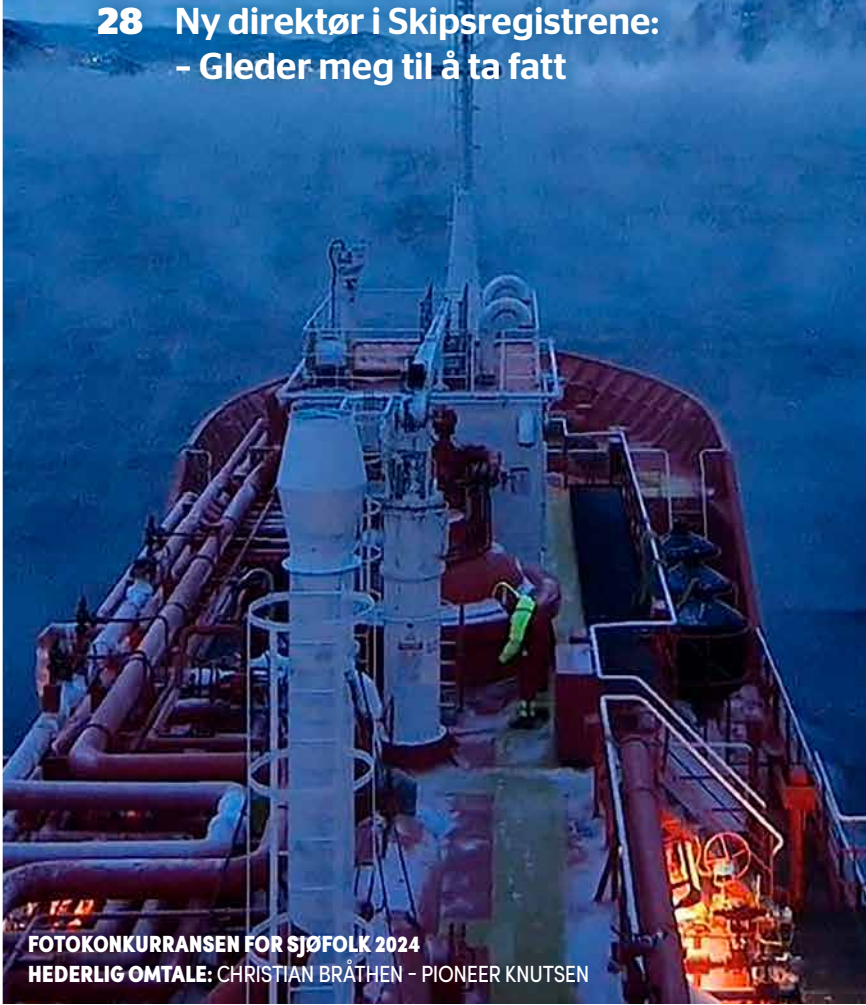
» Ny direktør på plass i Skipsregistrene

Side 28



Innhold

- 4 Maritim uke samler sjøfarts-Norge
- 6 Det finnes en ukultur
- 7 Har ansatt egen fagkoordinator for arbeids- og levevilkår
- 8 Hansa Tankers unngår Rødehavet
- 10 Norske sjøfolk – en viktig beredskapsressurs
- 12 Internasjonal inspeksjonskampanje rettet mot arbeidsforhold på skip
- 14 Jurister med bredt arbeidsområde
- 18 Fotokonkurransen for sjøfolk 2024
- 23 Alvorlige fritidsbåtulykker – Sjøfartsdirektoratet oppfordrer til økt aktsomhet til sjøs
- 24 Jobber internasjonalt med miljø og klima
- 26 Nullvisjonen: Nå kommer tiltakene
- 28 Ny direktør i Skipsregistre: – Gleder meg til å ta fatt



FOTOKONKURRANSEN FOR SJØFOLK 2024
HEDERLIG OMTALE: CHRISTIAN BRÅTHEN – PIONEER KNUITSEN

Forord

Norge har lange maritime tradisjoner og er i dag en betydelig skipsfartsnasjon. Maritim næring består av virksomheter i alle deler av verdikjeden og har over tid utviklet seg til å bli en av verdens mest komplette maritime miljøer med sterke posisjoner innenfor flere spesialiserte segmenter.

Næringsplanen for norske havområder, som regjeringen lanserte i juni, inneholder ti prinsipper for hvordan vi best mulig skal forvalte våre havområder. Prinsippene skal bidra til å utvikle Norge som en ledende havnasjon, samtidig som vi ivaretar miljøet og det rike naturmangfoldet i havet.

Sjøsikkerhet

Sjøtransport og annen ferdsel i norske farvann er viktig for Norge. God sjøsikkerhet er derfor av sentral betydning. Regjeringen har etablert en nullvisjon til havs, og Sjøfartsdirektoratet arbeider nå med en handlingsplan med konkrete tiltak for å nå denne visjonen.

Viktigst av alt er at alle skal komme trygt hjem fra havet – enten de ferdes til havs på jobb eller på fritiden.

Næringsplan for norske havområder

Regjeringen har store ambisjoner for havnæringene våre. Havet gir oss mat, energi, skaper mange arbeidsplasser langs hele kysten og binder oss sammen med resten av verden. Havnæringene skaper store verdier som kommer hele fellesskapet til gode. Derfor er det viktig at forvaltningen av havet har en bærekraftig utvikling, slik at fremtidige generasjoner også kan leve av havet.

Tilgang til egnede arealer og god sameksistens mellom de ulike næringene er avgjørende for å lykkes med denne utviklingen.

Likestilling

Maritim næring skal, som mange andre næringer, gjennom store omstillinger i årene som kommer. For å lykkes med det, trenger vi hele den norske arbeidstyrken – både kvinner og menn. Det er derfor avgjørende at norske maritime arbeidsplasser er trygge og inkluderende for alle.

Maritim næring er fortsatt mannsdominert, særlig til sjøs, og det er utfordringer knyttet til arbeidsvilkår, holdninger og trakassering. Derfor har regjeringen lansert en likestillingsstrategi, som skal bidra til å skape gode og trygge arbeidsforhold for alle.

Det pågående arbeidet med en samarbeidsavtale for økt likestilling i maritim næring er et viktig skritt i riktig retning. Her gjør Sjøfartsdirektoratet en viktig jobb med å håndtere trakasseringssaker og gi opplæring til sine inspektører.

Gjennom samarbeid mellom myndigheter, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner skal vi sikre at alle drar i samme retning – et bedre arbeidsmiljø for alle som jobber i maritim næring.

MARIANNE SIVERTSEN NÆSS
Fiskeri- og havminister



Fra venstre: Hans Sande (Sjøoffisersforbundet), Hege-Merethe Bengtsson (Maskinistforbundet) og Kurt Inge Angell (Sjømannsforbundet).

Foto: Maritimt hus.

Maritimt Hus: Taler sjøfolkenes sak

De tre sjømannsorganisasjonene sitter samlet under samme tak. Det gir styrke og gjennomslagskraft.

Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund samarbeider tett i Maritimt Hus.

– Vi representerer alle kategorier norske sjøfolk, fra maskin til dekk og bro, sier lederne Hege-Merethe Bengtsson (Maskinistforbundet), Kurt Inge Angell (Sjømannsforbundet) og Hans Sande (Sjøoffisersforbundet).

Sikkerhetsnett

– Samlet gir det oss en unik kompetanse som kommer våre 23.000 medlemmer til gode, sier Hege-Merethe Bengtsson.

– Når urett rammer, har du Maritimt hus i ryggen. Det er vårt tydelige budskap til norske sjøfolk, fastslår hun.

Vidt spekter av tariffavtaler

Organisasjonene har to sterke hovedorganisasjoner i ryggen, LO og Unio.

– Vi har forhandlings- og representasjonsrett i alle deler av næringen. Her på huset har vi fremforhandlet tariffavtaler for alle tariffområder der sjøfolk er representert – i offentlig så vel som privat sektor, sier Kurt Inge Angell.

De tre forbundene driver politisk arbeid og påvirkningsarbeid overfor norske og internasjonale

sjøfartsmyndigheter og -organisasjoner. Videre er oppsøkende virksomhet, sjøsikkerhet, arbeidsvilkår, utdanningsmuligheter og kompetansebehov høyt prioritert.

I tillegg er innføring av ny teknologi og det grønne skiftet blant områdene der organisasjonene er særdeles aktive.

”Samlet gir det oss en unik kompetanse som kommer våre 23.000 medlemmer til gode.”

Skaper synergi

– Samlet har vi betydelig påvirkningskraft, noe som våre medlemmer har stor nytte av, sier Hans Sande, og fortsetter:

– Vi arbeider aktivt med alle arbeids- og næringspolitiske temaer som er knyttet til maritim næring og våre medlemmer. Fellesskapet i Maritimt hus gjør det enkelt å samarbeide. Det skaper en god synergi mellom våre tre organisasjoner, sier han.

De tre organisasjonene har tett og god dialog med

Sjøfartsdirektoratet, som de beskriver som en positiv samarbeidspartner.

– Nullvisjon for omkomne og skadde på sjøen og fokusert på fremtidens sikkerhet i sjøfarten er ting vi stiller oss positive til. Samtidig er det også nødvendig å understreke at vi har svært høye forventninger, sier Angell.

Han mener at for å klare omstillingen til ny teknologi og beholde sikkerheten i fremtidens skipsfart, er det helt avgjørende at Sjøfartsdirektoratet gjør sitt ytterste for å nå målsettingene.

– Det er mange arbeidsplasser som skal sikres. Det er viktig å ha i bevisstheten under den omstillingen vi skal igjennom, og vi på Maritimt hus vil følge utviklingen veldig tett, sier Angell.



» Maritim uke samler sjøfarts-Norge

Konstituert sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim gleder seg til å ønske velkommen til Maritim Uke i Haugesund.

Foto: Marit Nilsen / Sjøfartsdirektoratet.

Maritim uke går av stabelen for første gang i Haugesund. Årets viktigste møteplass for den maritime næringen vil inkludere beslutningstakere, ansatte og interessenter fra hele den maritime næringen, og samler tre viktige konferanser: Sjøsikkerhetskonferansen, Haugesundkonferansen og Fritidsbåtkonferansen.

tillegg vil Sjøoffiserskonferansen og Maritim forsknings- og innovasjonskonferanse arrangeres i Haugesund denne uken, sier konstituert sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim.

Det er Sjøfartsdirektoratet som er initiativtaker til arrangementet, men med seg i styringsgruppen har de blant andre Kystverket, Haugesund kommune, Maritimt forum og Høgskulen på Vestlandet.

Arendalsuka for maritim næring

– Idéen kom etter et besøk på Arendalsuka. Vi tenkte at den maritime næringen, som har så stor betydning for landet vårt, fortjener en uke der vi alle samles for å utveksle erfaringer og tenke fremover, sier han, før han legger til:

– Næringen står overfor viktige beslutninger, og vi lever i en brytningstid der behovet for å ta de rette beslutningene er stort.

Det vil vi bidra til, sier Sørheim.

Og programmet er blitt rikholdig. Her vil det bli mulig å besøke Sjøfartsdirektoratet på Åpen dag, der fagpersoner vil fortelle om direktoratet og besvare spørsmål. I tillegg blir psykososialt arbeidsmiljø og arbeidet mot mobbing og trakassering viet god plass under konferanseuken. Også det grønne skiftet blir behørig dekket med grønne offentlige anskaffelser på programmet.

Sikkerhet i sentrum

– Begge deler er sentrale satsingsområder for Sjøfartsdirektoratet og viktige elementer i vårt mandat, som er å opprettholde og bedre sikkerheten til sjøs. Sjøfartsdirektoratets arbeid med nullvisjonen for omkomne på havet vil også bli presentert under Maritim uke – da vil næringen og andre få et innblikk i våre forslag til tiltak for bedret sikkerhet til sjøs. Også her vil fokus på sik-

kerhet i form av trygt arbeidsmiljø være sentralt, men konferansen omfatter en rekke innfallsvinkler til sikkerhet, inkludert beredskap og miljø, sier sjøfartsdirektøren.

Sosialt samvær

Men Maritim uke er ikke bare fag – det handler også om mingling, sosialt samvær og kulturopplevelser. I tillegg til det faglige programmet, vil uken preges av kulturelle aktiviteter som konserter og hyggelige sosiale møteplasser.

– Målet er at besøkende skal få solid faglig påfyll, men også muligheten til å knytte kontakter og nyte flotte kulturopplevelser. Offentlige utstillinger, havnerundturer og kulturelle arrangementer vil gi publikum en dypere forståelse av Norges maritime arv og fremtid. Maritim uke er også en påminnelse om at sjøfart er noe som angår hele samfunnet vårt, understreker Sørheim.

” Målet er at besøkende skal få solid faglig påfyll, men også muligheten til å knytte kontakter og nyte flotte kulturopplevelser.

MARITIM UKE

23. - 27. SEPTEMBER
HAUGESUND

- HAUGESUNDSKONFERANSEN
- SJØSIKKERHETSKONFERANSEN
- FRITIDSBÅTKONFERANSEN

- Maritim forskning- og innovasjonskonferanse
- Åpen dag i Sjøfartsdirektoratet
- Sjøoffiserskonferansen
- Flaggfrokokst

+ over 30 andre arrangement



HOVEDSPONSOR





» Det finnes en ukultur

Aaland jobber som styrmann om bord på Viking Cruises.

Foto: Privat.

Som nyutdannet styrmann har Stina Aaland (25) sitt daglige arbeid om bord på cruiseskip. På veien dit har hun opplevd flere ubehageligheter og ufine kommentarer, men hun angrer ikke på valg av yrke, og vil anbefale det til kvinner verden over.



Stina Aaland forteller om ubehagelige episoder i et yrke hun elsker.
Foto: Erlend Bjelland / Sjøfartsdirektoratet.

Som ung kvinne er man både alene og ganske utsatt i en røff mannskultur, sier Aaland, som understreker at hun trives godt i sin nåværende jobb. – Om bord på et skip både lever og jobber man veldig tett på hverandre, og i et mannsdominert yrke kan det lett vokse frem en kultur som kan være utfordrende for unge kvinner, sier hun. Aaland trekker frem at det fortsatt slenges ufine kommentarer og at enkelte har gammeldagse holdninger til kvinner. – Det er viktig at vi tør å si fra om det, understreker hun.

Hvordan arter trakasseringen seg?

– Det handler nok aller mest om at vi som er damer ikke blir tatt helt på alvor, og at vi hele tiden må overbevise de mannlige kollegaene våre om at vi har den kompetansen

som trengs. Og så er det seksuell trakassering, som jeg også har opplevd, sier hun. I et utpreget internasjonalt miljø som et cruiseskip er, kan det bli mange spørsmål fra folk som er uvant med å møte kvinner om bord, forteller Stina. Hvorfor har du valgt et sånt tøft yrke? Burde du ikke vært hjemme og passet barn? – Det er nok ofte et utslag av kultur, og ikke nødvendigvis ond vilje, men resultatet er at man føler seg tilsidesatt og sett ned på. Det er ikke kjekt, understreker Aaland. – Jeg har flere venner som har jobbet på sjøen, men som har sluttet og valgt seg andre karrierer på grunn av det, forteller hun.

For henne har jobben til sjøs alltid vært drømmen. Etter å ha fullført sin nautikkutdanning ved Høgskulen på Vestlandet, hvor hun var én av få kvinner i klassen, tok hun fatt på en karriere i en bransje som stadig



Stina Aaland får oppleve verden mens hun er på jobb.
– Jeg angrer ikke et sekund, sier hun.

Foto: Privat.

» Det er nok ofte et utslag av kultur, og ikke nødvendigvis ond vilje, men resultatet er at man føler seg tilsidesatt og sett ned på.

kjemper med å skape et inkluderende arbeidsmiljø for begge kjønn. Når hun nå har nådd målet om styrmannsjobben, kan hun ikke få fullrost valget nok. – Jeg får jo oppleve verden samtidig som jeg jobber og våkner opp i en ny by hver dag, sier hun entusiastisk. – Jeg angrer ikke et sekund, og vil ikke nøle med å anbefale det til andre, understreker hun.

Hun mener det er viktig at rederier, og ikke minst sjøfolk, tar det inn over seg, slik at ukulturen ikke hindrer kvinner som vil til sjøs. – Det er mange som sender meg meldinger, og spør hvordan jeg fikk jobben, og om jeg kan hjelpe dem. For det er jo en flott og spennende jobb som absolutt også passer for kvinner, understreker hun. I starten tenkte hun at «det er bare sånn

det er, og nedlatende kommentarer og holdninger må jeg bare tåle». – Til å begynne med trodde jeg jo at det var slik det var, at man bare måtte tåle kommentarer og nedlatende holdninger. Men det er jo ikke slik det skal være, og etter hvert har jeg blitt veldig motivert til å bevise det motsatte, sier hun. **På tross av utfordringene** ser Aaland positivt på fremtiden og håper å være en rollemodell for andre unge kvinner som vurderer en karriere til sjøs. – Dette er noe som opptar meg veldig mye, og jeg vil gjerne være en rollemodell for andre kvinner som vil til sjøs, sier hun, og oppfordrer flere kvinner til å vurdere en karriere innen maritim næring, enten det er til sjøs eller på land. – Det er et hav av muligheter, avslutter hun.



Marianne Warvik jobber som fagkoordinator for arbeids- og levevilkår.
Foto: Helga Maria Sulen Sund / Sjøfartsdirektoratet.

» Har ansatt egen fagkoordinator for arbeids- og levevilkår

Historien Stina Aaland forteller, er dessverre ikke enestående, sier Marianne Warvik, som startet i stillingen som fagkoordinator for arbeids- og levevilkår i Sjøfartsdirektoratet denne våren. – At sjøfolk har det bra om bord, er svært viktig for sikkerheten, understreker hun.

Den nyopprettede stillingen er en del av Sjøfartsdirektoratets økte satsing på arbeids- og levevilkår for sjøfolk. Med bakgrunn som akuttsykepleier og lang fartstid offshore, har Warvik gode forutsetninger for å ta fatt på jobben.

– Ja, det er noe helt eget å jobbe på havet. Jeg trives veldig godt, og hadde fine folk rundt meg. Man blir godt kjent når man lever og bor så tett, men man er også veldig sårbar, sier hun.

Kjenner livet til sjøs godt

Hun synes det er spennende å jobbe med et fag der hun kan høste personlige erfaringer fra tiden hun jobbet offshore, og at hun kan være med å utgjøre en forskjell der det trengs.

– Det motiverer meg å få jobbe med et felt som er så sentralt for trivselen og sikkerheten til sjøs. Forskning viser at de fleste ulykker til sjøs har sammenheng med menneskelige faktorer. Det kan være vanskelig å avdekke bakenforliggende årsaker, men mangel på søvn, høyt arbeidspress eller mistriksel kan påvirke sikkerheten negativt, sier hun.

Sjøfartsdirektoratets kontakt med rederi og de ansatte skjer stort sett gjennom tilsyn, og Warvik arbeider nå med å bedre tilsynsmetodikken. Hvordan skal inspektorene avdekke forhold som i utgangspunktet kan være vanskelig å se med det blotte øye? – En ting er hva som står i skjemaene om fartøyet, men vi vil også vite hvordan de ansatte har det om bord, sier hun.

Mobbing og trakassering er fokusområdet til Sjøfartsdirektoratet i år, og spørreundersøkelser om maritim sikkerhet viser at det er en tett sammenheng mellom det

å føle seg mobbet, og det å være involvert i ulykker og nestenulykker. – Derfor er arbeidet mot trakassering et viktig sikkerhetstiltak som angår hele næringen, mener Warvik.

Tilbyr seminar

– Sjøfartsdirektoratet tilbyr blant annet et seminar om emnet, og jeg opplever at næringen har tatt til seg at dette er noe vi må ta tak i sammen. Det handler om holdninger og kultur, og vi må tørre å snakke om det. Vi ønsker også at flere kvinner velger et yrke til sjøs, og da må vi sørge for at de blir godt ivarettatt og respektert. Jeg opplever at hele næringen nå er engasjert, på begge sider av bordet, med ønske om å bedre kulturen. Mobbing og trakassering er ikke greit, sier Warvik.

Mye av innholdet i seminaret har Sjøfartsdirektoratet hentet fra Danmark, som ligger noe foran Norge på dette feltet. Seminaret hjelper deltakerne å reflektere over egne holdninger, og gir kunnskap om hvem den typiske mobberen er. Den tar også for seg hvem som blir mobbet, hva kan man gjøre som kollega, som leder eller som tilsluttet. I pakken tilbys også konkrete verktøy for å forebygge mobbing, og viser hvordan man kan styrke arbeidsmiljøet.

– Målet med seminaret er at deltakerne skal ta med seg kunnskapen tilbake til sine arbeidsplasser og bruke verktøyene aktivt for å forebygge mobbing og trakassering. Ønsket er at dette er noe som blir snakket om, og da er allerede mye gjort, sier Warvik.

– Det er gode diskusjoner og stort engasjement. Jeg har forhåpninger om at vi skal klare å snu dette på ikke altfor lang tid, sier hun.

» Hansa Tankers unngår Rødehavet

I desember 2023 ble de norske skipene «Strinda», «Swan Atlantic» og «Blaamanen» utsatt for rakettangrep i Rødehavet, uten at det førte til personskade. Nå har bergensrederiet Hansa Tankers kuttet all trafikk i det risikable området.



Raketten traff en lastetank om bord på «Strinda», og trykket var så sterkt at samtlige vinduer på broen ble blåst ut.



Hans Solberg er administrerende direktør i Hansa Tankers.

Foto: Kjell Jørgen Holbye.

Hansa Tankers har spesialisert seg på kjemikalietankskip og har rundt 30 kjemikalietankere i drift – fra 19 000 til 33 000 dødvekt-tonn. Rederiet, som opererer både egne skip og skip eid av tredjepart, transporterer kjemikalier i bulk over hele verden. I desember 2023 fikk rederiet erfare økt geopolitisk spenning direkte, idet flere kjemikalietankere ble utsatt for rakettangrep i Rødehavet.

«Strinda» var det første skipet som ble truffet. Den 11. desember 2023 seilte skipet gjennom Rødehavet, der det ble truffet av en rakett utenfor Jemen, cirka 60 nautiske mil nord for Bab-al-Mandab-stredet. Skipet eies av Mowinckel Chemical Tankers, men driftes kommersielt av Hansa Tankers. Hans Solberg, CEO i Hansa Tankers, forteller om en dramatisk situasjon.

Splinter traff hodepute

– Raketten traff en lastetank, og trykket var så sterkt at samtlige vinduer på broen ble blåst ut. Flere splinter gikk gjennom skrogene, og traff hodeputen til kapteinen. I tillegg oppsto brann om bord, men den ble slukket av mannskapet. Skipet gikk til trygg havn for egen maskin, forteller Solberg.

– Og det var heldigvis ingen personskader, sier han.

En uke senere var det «Swan Atlantic» som ble angrepet. Skipet ble truffet av en rakett, og til alt hell ble det ingen personskader denne gangen heller. Det skulle ikke gå mer enn noen dager før et tredje skip ble utsatt for angrep.

På lille julaften 2023 ble «Blaamanen» angrepet, men det unngikk treff, forteller Solberg.

«Blaamanen» var lastet med vegetabilsk olje og var på vei til India.

– Vi hadde gjort en risikovurdering, og siden skipet ikke har noen forbindelse til Israel, vurderte vi det som trygt å la seilasen gå gjennom Rødehavet. Like foran «Blaamanen» gikk et indisk-eid Suexmax tankskip, «Sai Baba», og det ble truffet av en rakett eller drone. Senere har vi vurdert det som en klar mulighet at det var «Blaamanen» som var målet for aksjonen, sier Solberg, som er svært lettet over at personskader også denne gangen ble unngått.

Det er den jemenittiske Houthi-militsen som stod bak angrepene i Rødehavet, etter en erklæring om blokadé annonsert 14. november 2023. Hensikten er å ramme skips-trafikk med forbindelse til Israel, til støtte for palestinerne på Gaza-stripen. Solberg forteller at rederiet ikke er uten sympati for

Houthienes sak, men mener virkemidlene er uakseptable.

Vil ikke risikere mannskap eller skip

– Vi mener det å sette uskyldige liv på spill på denne måten er helt uakseptabelt, og det får konsekvenser for skipsfarten. Vi har, i likhet med Rederiforbundet og DNK, vurdert situasjonen i Rødehavet som så risikofylt, at vi har stanset all trafikk gjennom Suezkanalen. Nå går vi i stedet rundt Kapp det Gode Håp. Det øker seilingstiden med om lag 12–25 døgn, avhengig av destinasjon, men vi er ikke villige til å risikere mannskap og skip, sier Solberg, før han legger til.

– Mange, også norske rederier, velger annerledes og gjør stor profitt på å ta risiko,

men det er ikke vår filosofi, sier han.

Takker for god hjelp

– De virkelige heltene disse desemberdagene er mannskap og skipsledelse som reagerte med ro og ikke minst robust mot. Vi er fremfor alt opptatt av sjøfolkenes sikkerhet og tilpasser oss løpende situasjonen, sier Solberg, som også vil takke Rederiforbundet, DNK og Sjøfartsdirektoratet.

– Vi har hatt et godt samarbeid og mottatt mye hjelp og veiledning, blant annet til risikovurderinger. DNK stilte med lege og psykologhjelp da skipene var i sikkerhet, og bidro også med å spore våpnene som var blitt brukt. De gjorde en fantastisk jobb, avslutter han.

» Vi mener det å sette uskyldige liv på spill på denne måten er helt uakseptabelt, og det får konsekvenser for skipsfarten.



Maskinistforbundets leder Lene-Merethe Bengtsson etterlyser mer helhetlig planlegging når ny teknologi tas i bruk. Her hydrogenfergen Hydra.

Foto: Erlend Bjelland.

Norske sjøfolk – en viktig beredskapsressurs

– Norske sjøfolk spiller en kritisk rolle i både sivil og militær beredskap, men deres bidrag blir ofte underkommunisert, sier Hege-Merethe Bengtsson, administrerende direktør i Det Norske Maskinistforbund. Hun understreker viktigheten av å styrke norsk tilstedeværelse om bord på skip som deltar i beredskapsoppdrag, samt sikre norsk mannskap og eierskap i fremtiden.

Mine medlemmer er maskin- og elektronoffiserer i hele den norske flåten, både sivil og militær. Dette inkluderer fiskeri, havbruk, offshore servicefartøy, tradisjonell utenriksfart, cruise-skip, og kystfart. Den sivile flåtens oppdrag innen samfunnssikkerhet og beredskap er ofte underkommunisert, og det ønsker vi i Maskinistforbundet å rette søkelyset mot, sier Bengtsson, som ønsker å se samfunnssikkerhet og beredskap i et arbeidstakerperspektiv.

I den tradisjonelle utenriksfarten er det ikke lenge siden det ble diskutert om det burde være våpen om bord på grunn av piratangrep. Nå diskuteres det luft- og sjømissiler og helikopterangrep mot den norske flåten. Det norske storsamfunnet ser ikke ut til å være klar over at vi har norske skip rundt om i verden med norske ansatte, som står i farlige situasjoner jevnlig.

– Det ble tydelig under pandemien, der den sivile flåten ble tatt for gitt, både av myndigheter og samfunnet, sier Bengtsson.

Hun peker blant annet på viktigheten av sjøfarten for norsk forsyningsikkerhet.

– Etter pandemien har vi sett at mange ikke har lært av de utfordringene vi sto overfor. 83 prosent av norske varer fraktes inn til Norge på kjøll. Det viser hvor viktig

sjøfarten er for oss. Vi må ikke glemme at norske sjøfolk, som bor i hele landet, er avgjørende for at infrastrukturen skal fungere. Når det oppstår naturkatastrofer som flom eller ras, er det hurtigbåter og ferger som hjelper til med å holde samfunnet gående, ved å frakte folk og forsyninger, sier hun.

I 2014, da Russland annekterte Krim, ble norske sjøfolk i stor grad byttet ut med utenlandsk arbeidskraft. I en krise kan det være uheldig. Det er viktig å sørge for en kritisk masse norske sjøfolk som kan bemanne norske skip, og vi ser at det er nødvendig å få flere norske sjøfolk om bord på skip som har beredskapsoppdrag. Verden er i endring, og dette er et viktig anliggende for vår nasjonale sikkerhet, sier Bengtsson, som mener norsk flagg og norske ansatte burde være obligatorisk for skip som tar offentlige oppdrag.

– Og det haster.

– Det tar ti år å utdanne en sjøoffiser, og det er for få sjøfolk i dag. Så det haster å få oversikt over hvor mannskapet på norske fartøy er fra, og sørge for at antallet norske sjøfolk økes, sier Bengtsson.

Nye energiformer og det grønne skiftet har også stor samfunnssikkerhetsmessig betydning, mener Bengtsson.

– Elektriske ferger, som går korte strek-

ninger, kan være sårbare, og det er knyttet økt brann- og eksplosjonsfare til grønne fremdriftsformer som hydrogen og el. Dessuten kan rekkevidden og andre forhold gjøre disse fartøyene mindre egnet til å påta seg beredskaps- og sikkerhetsrelaterte oppdrag. I tidligere tider var lokale ferger utstyrt slik at de kunne tas i bruk som mineleggere og kanonbåter. Vi må tenke nøye over hvilke krav vi stiller til energiformer og utstyr for fergene i en beredskapssituasjon, understreker hun.

Hun savner en helhetstenkning rundt temaet, som også har store konsekvenser for sjøfolkenes sikkerhet, understreker hun.

– Det er vår oppgave å ivareta sjøfolkenes sikkerhet. Kan vi planlegge? Kan vi trene? Er utstyret godt nok, og har vi kompetanse til å bruke det riktig? Det er grunnleggende spørsmål som bør besvares, i en tid der mange sjøfolk ikke engang har førstegangstjeneste, sier Bengtsson.

Hun er tydelig på at maritim sektor skal ha plass i diskusjonen om nasjonal beredskap.

– Norge har en stor maritim industri, og vi må sørge for at denne sektoren blir prioritert i fremtiden. Det er avgjørende at vi sikrer vår egen forsyningsikkerhet gjennom norske skip og mannskap, sier Bengtsson avslutningsvis.



Hege-Merethe Bengtsson.

” **Det tar ti år å utdanne en sjøoffiser, og det er for få sjøfolk i dag.**

«Vi er stolte av å være en del av en bransje som tar ansvar for å redusere klimagassutslippene. Som teknologileverandør har vi enorme muligheter til å gjøre en betydelig forskjell».

Lisa Edvardsen Haugan,
Administrerende direktør i Kongsberg Maritime



Yara Birkeland ble en sensasjon som verdens første batteridrevne og selvgående skip

FOTO: Yara International

Verdensledende til havs

Med utstyr om bord på hvert tredje skip i verden, spiller Kongsberg Maritime en nøkkelrolle innen bærekraftig skipsfart.

Grytidlig morgen glir Yara Birkeland lydløst fra havn på Herøya nær Porsgrunn. Skipet er lastet med gjødsel som skal til terminalene i Brevik for videre shipping. Yara Birkeland ble en sensasjon da det sto klart i 2022, som verdens første batteridrevne, selvgående skip, og Kongsberg Maritime har levert teknologien om bord. Kongsberg Maritime er verdensledende innen et bredt spekter maritim teknologi, som gjennom datafangst og banebrytende løsninger optimaliserer drift og reduserer utslipp.

Maritim virksomhet skal bli grønn – og det haster. Målet er at internasjonal skipsfart skal være utslippsfri innen 2050. Det vil ikke være nok med karbonnøytrale drivstoff, maritime virksomheter trenger skalerbare teknologiske løsninger.

Kongsberg Maritime er ledende innen utvikling av produkter og systemer som spenner fra skipsbroer og propeller til avansert kommunikasjonsteknologi. Med utstyr om bord på over 33 000 skip, er Kongsberg Maritimes produkter og løsninger i bruk på en tredel av verdens skipsflåte.

De over 6 500 ansatte i Kongsberg Maritime opererer i 32 land og har kjernekompetanse innen maritim teknologi, elektronikk, digitalisering og integrasjon av systemer. Tre prosent av verdens klimagassutslipp kommer fra skipsfart alene, og Kongsberg Maritime spiller en sentral rolle i å lykkes med å få ned karbonavtrykket til havs.

 **KONGSBERG**

Les mer om Kongsberg Maritimes energieffektive løsninger på kongsberg.com/maritime

» Internasjonal inspeksjonskampanje rettet mot arbeidsforhold på skip

Illustrasjonsfoto.

Foto: Steinar Haugberg / Sjøfartsdirektoratet.

Medlemsmyndighetene i Tokyo og Paris Memorandum of Understanding (MoU) om havnestatskontroll lanserer i høst en felles konsentrert inspeksjonskampanje. Den vil pågå fra 1. september til 30. november, og rettes mot mannskapsløsninger og sjøfolks ansettelsesavtaler (MLC 2006).

Formålet med kampanjen er å øke bevisstheten om kravene til mannskapsløsninger og sjøfolks arbeidsavtaler.

– Vi har gode erfaringer med slike samarbeidskampanjer tidligere og tror det er viktig at dette skjer i regi av havnestatssamarbeidene innen Paris MoU og Tokyo MoU, sier Odd Bertin Eide, seksjonssjef region 3, Bergen.

Viktig med felles regler

Inspektørene som deltar i kampanjen fra de ulike medlemslandene vil bruke et forhåndsdefinert spørreskjema for å vurdere at mannskapsløsninger, sjøfolks ansettelsesavtaler og finansielle garantier overholder de relevante MLC-kravene.

– Sjøfolk fortjener like ryddige arbeidsforhold som andre arbeidstakere. Derfor er det viktig at vi har disse felles reglene, og at vi sjekker at de blir overholdt. Vi håper vi ikke gjør for mange funn, men skulle det dukke opp saker så vil vi i hvert fall få ryddet opp der, påpeker Eide.

Oppdages avvik fra regelverket, kan tiltakene fra havnestaten variere fra å registrere

en mangel og instruere kapteinen til å rette den innen en viss tidsperiode, til å holde skipet tilbake til de alvorlige manglene er rettet opp.

Hva er MLC 2006?

MLC 2006 står for «Maritime Labour Convention, 2006», «Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår» på norsk. Dette er en internasjonal konvensjon vedtatt av Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO), som fastsetter standarder for arbeidsforholdene til sjøfolk om bord på handelsskip. Formålet med MLC 2006 er å sikre rettferdige og anstendige arbeidsvilkår for sjøfolk.

Det inkluderer lønn, arbeidstid, hvileperioder, helse og sikkerhet.

Konvensjonen dekker også følgende områder:

- Mannskapsløsninger: MLC 2006 fastsetter minstelønnsnivåer for sjøfolk og krav til retttidig betaling.
- Arbeidstid og hvile: Den regulerer arbeidstiden til sjøfolk, inkludert hviletider og vaktordninger.



Odd Bertin Eide, seksjonssjef region 3, Bergen.

Foto: Grethe Nygaard.

- Sikkerhet og helse: MLC 2006 inneholder bestemmelser om helseundersøkelser, medisinsk behandling og forebygging av arbeidsrelaterte skader.

- Ansettelsesavtaler: Konvensjonen krever at sjøfolk har skriftlige ansettelsesavtaler som klart definerer deres rettigheter og plikter.



REKRUTTERING AV LÆRLINGER OG KADETTER TIL DEN MARITIME NÆRINGEN

Maritim Opplæring (Maropp) er fire regionale kontorer som samarbeider om rekruttering av lærlinger og kadetter til den maritime næringen i Norge. Kontorene er fordelt geografisk og har som mål å støtte rekruttering, opplæring og formidling av lærlinger til ulike maritime yrker, som sjøfarts- og offshoreindustrien har behov for. Kontorene bistår både elever og bedrifter i å finne og tilrettelegge lærlingeplasser, samt veilede gjennom hele lærlingperioden.

Til sammen har Maropp kontorene rundt 200 medlemsbedrifter og disse bedriftene har i dag i overkant av 1200 aktive lærlinger på kontrakt.

De fire kontorene til Maropp ligger i disse regionene:

1. Nord (Tromsø)
2. Nordvest (Ålesund)
3. Sørvest (Haugesund)
4. Sørøst (Tønsberg)

Hvert kontor har et nettverk av samarbeidspartnere i sine regioner innen skoler, rederier og maritime bedrifter. De har også ansvar for oppfølging av kadetter som er i opplæring til maritime stillinger. Dette er et viktig bidrag til å sikre tilstrekkelig kompetanse og rekruttering til den norske maritime næringen. Sammen har de 4 kontorene oppfølging av rundt 500 kadetter per år.



www.maropp.no
www.maritimkarriere.no



Juristene i avdeling for operativt tilsyn. Fra venstre: Kristine Breistrand, Kristin Egenberg, Lisbeth Toft og Gerd Lise Søiland.

Foto: Erlend Bjelland / Sjøfartsdirektoratet.

» Jurister med bredt arbeidsområde

Når Sjøfartsdirektoratets inspektører er ute i felt, sitter de fire juristene i avdeling for operativt tilsyn klare til å gi råd. Til sammen har Kristin Egenberg, Kristine Breistrand, Gerd Lise Søiland og Lisbeth Toft 31 års fartstid i Sjøfartsdirektoratet. Og de elsker jobben sin.

Vår primær oppgave er å være en juridisk støtte for de oppgaver som ligger under vår avdeling. For eksempel å bistå beredskapsvakt og inspektører, veilede kunder og kollegaer, behandle klager over vedtak som avdelingen har fattet, delta i prosjekter og følge opp våre ansvarsområder internasjonalt på det juridiske fagområdet, sier Egenberg.

– Vårt formål er å føre tilsyn med at den norske flåten har god sjøikkerhet, herunder sikkerheten til liv, helse, miljø og materielle verdier. I den anledning har vi blant annet fått utdelt en verktøykasse av virkemidler som kan benyttes for å fremme dette formålet når visse vilkår er oppfylt, sier juristene.

Stor verktøykasse

For Sjøfartsdirektoratets verktøykasse er omfattende. Direktoratet kan gi pålegg, og kan også tilbakeholde skip, trekke tilbake sertifikater og ilegge tvangsmulkt. Skip kan også nektes adgang til norsk havn.

– Vi deler tilsynene mellom flaggstatstilsyn og havnestatstilsyn. Av mange tusen

tilsyn i året, er cirka 500 havnestatstilsyn. Der kontrollerer vi fartøy med fremmed flagg som ligger i norsk havn. Det er fordi det er skipets flaggstat som har hovedansvar for tilsyn, forklarer Breistrand.

Havnestatstilsyn utføres etter en risikomodell som er utarbeidet på grunnlag av et EU-direktiv.

– Det baserer seg på historikken til fartøyet, hvor mange ulykker og pålegg det har, eller hvor gammelt skipet er. Målet er et mest mulig balansert og korrekt tilsyn, skyter Søiland inn.

Samarbeid må til

Alle fire er skjønt enige om én ting.

– Vi er helt avhengige av de som kan bakfrem på en båt, smiler Toft, og legger til:

– Vi har juridisk kompetanse og samarbeider eksempelvis med de som har nautisk eller teknisk bakgrunn. Vi er avhengig av kollegaers kompetanse og vurderingsevne. Sammen utgjør vi et godt team, sier hun.

Men arbeidsdagen består i vesentlig mer. De fire kan fortelle om varierte arbeidsoppgaver som gjør at ingen dag er lik.

– Vi har selvsagt møter internt og ek-

sternt, deltar i ulike prosjekter og er ellers engasjert i direktoratets arbeid på ulike måter, for eksempel inn mot IMO og EU. Når det gjelder regelverksutvikling, ligger hovedansvaret for dette et annet sted, men vi er regelmessig deltakere i regelverksprosjekter og gir ofte innspill, sier Egenberg.

Stort område

Og det er et omfattende regelverk de fire må beherske.

– Vi må ha oversikt over lover og forskrifter som det ligger til Sjøfartsdirektoratet å forvalte. Eksempelvis skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven, NIS-loven, produktkontrollloven – med flere hundre forskrifter, sier Toft.

– I tillegg er jo sjøfarten svært internasjonal, så det er mange direktiver og internasjonale regler som er tatt inn i norsk rett, legger hun til.

Det jobber rundt 30 jurister i Sjøfartsdirektoratet. Felles for de fire i Avdeling for Operativt Tilsyn er at de må ha en operativ innstilling, og må kunne håndtere varierte problemstillinger knyttet til store deler av regelverket. Heldigvis finnes det også man-

ge jurister på huset som er spesialister på enkelte fartøytyper og problemstillinger.

– Vi kan på den ene siden fortype oss i enkeltområder, men så opplever vi også litt action. Det blir til sammen en morsom juristhverdag, og en jobb der vi får bruk for alle egenskaper – faglig, medmenneskelig, sosialt og juridisk. Og vi lærer noe nytt hele tiden, sier Breistrand.

» Vi deler tilsynene mellom flaggstatstilsyn og havnestatstilsyn.



Rigget for full pakke til olje- og havindustri

Med OneCo Ocean har OneCo samlet sin maritime kompetanse. I dag påtar de seg prosjekter innen elektro, mekanisk og stålarbeid, og satser mot nye markeder som blant annet havvind og oppdrett.



sjoner om å utvide både i eksisterende og nye markeder.

Grønt fokus - hybridisering og havvind

Som nordisk industrikonsern med kjerneaktiviteter innen elektro, telekom, automasjon, infrastruktur og marine & offshore, er vår ekspertise og tilgang til spesialiserte ressurser internt en stor fordel for kundene våre.

– Vi får mye oppmerksomhet fra flere kunder og samarbeidspartnere som ser verdien i vårt brede spekter av tjenester. Med støtten fra OneCo-konsernet i ryggen kan vi påta oss store prosjekter som krever ekspertise fra flere disipliner, sier Endresen.

OneCo tar aktivt del i det grønne skiftet og tilbyr blant annet hybridisering av skip, inkludert installasjon av batterisystemer for å redusere utslipp.

Vår erfaring spenner bredt innen verkstedproduksjon, elektroarbeid, skipsverftstjenester og offshoreprosjekter.

– På vårt anlegg i Kristiansand har vi verftfasiliteter med en tørrdokk som kan håndtere skip på opptil 185x35 meter, i tillegg leverer vi omfattende tjenester direkte til Forsvaret, inkludert elektro-, mekanisk- og engineering-

tjenester, noe som viser vår evne til å håndtere komplekse prosjekter som krever samarbeid på tvers av fagfelt, forteller Endresen.

Klar for havvind

Ett av de spennende satsningsområdene fremover er havvind.

– Med vår strategiske plassering på sørlandskysten, nærhet til kommende havvindområder, perfekt posisjonert til å kunne levere tjenester til store offshore vindprosjekter, sier Endresen.

OneCo Ocean planlegger også å utvide sine tjenester til å omhandle høyspente strømstasjoner, såkalte HVDC-GIS substasjoner, et markedsområde som OneCo allerede har solid erfaring fra prosjekter på land.

– Dette vil gi oss muligheter i markeder både nasjonalt og internasjonalt, Legger Endresen til.

Rekrutterer for fremtiden

For å møte økt etterspørsel er OneCo Ocean stadig på utkikk etter kvalifiserte fagarbeidere, arbeidsledere og ingeniører med erfaring fra maritim- og offshorebransjen.

– Vi har et sterkt fokus på å være en attraktiv arbeidsgiver, med ISO-sertifiserte kvalitetssystemer, helse i fokus, og et trivelig arbeidsmiljø, avslutter Endresen, og understreker selskapets forpliktelse til sikkerhet på arbeidsplassen.

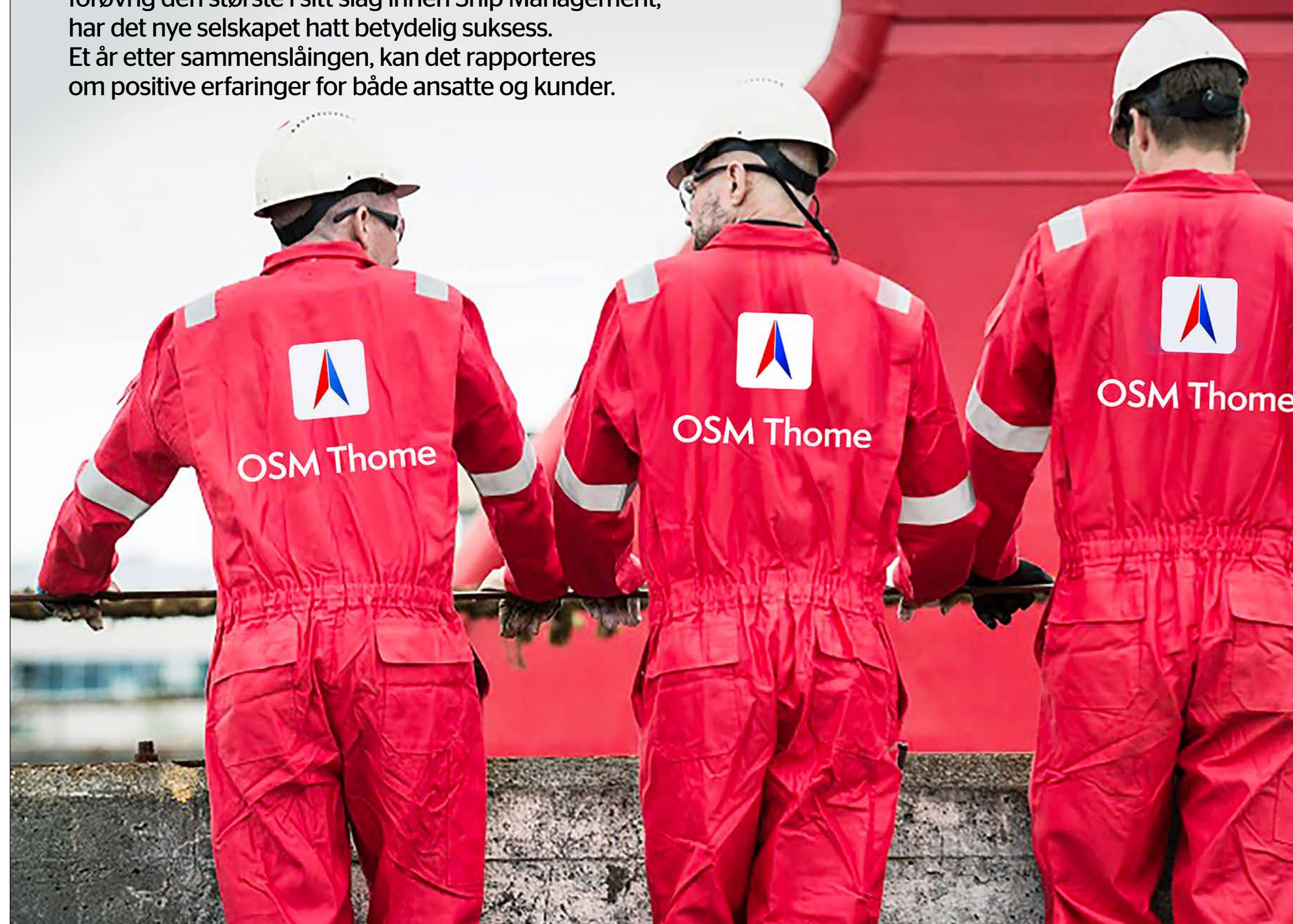
DETTE ER ONECO OCEAN

- Ett av seks selskaper i OneCo-konsernet, som er eid av Aars
- Serviceleverandør innen offshore & marine
- Tilbyr tjenester ute hos kunde og i egne fasiliteter
- Hovedkontor i Kristiansand
- Eget verft i Kristiansand og verksted i Bergen
- 120 fast ansatte
- 250 MNOK + i omsetning
- Satser mot havvind og oppdrett



OSM THOME ETT ÅR ETTER FUSJONEN

I kjølvannet av fusjonen mellom OSM og Thome, forøvrig den største i sitt slag innen Ship Management, har det nye selskapet hatt betydelig suksess. Et år etter sammenslåingen, kan det rapporteres om positive erfaringer for både ansatte og kunder.



En vellykket fusjon

Fusjonen mellom OSM og Thome representerte en milepæl i maritim næring. Prosessen, som var godt planlagt og ledet av et dedikert internt integrasjonsteam, har resultert i en effektiv sammenslåing av organisasjonene, forteller CEO Finn Amund Norbye.

– I løpet av seks måneder etter fusjonen ble selskapet fullt integrert, og allerede i desember i fjor var den nye strukturen på plass, sier han.

– En av de viktigste prioriteringene under sammenslåingen har vært å ivareta kundene. Gjennom hele prosessen ble relasjonen mellom selskapet og kundene skjermet, noe som har ført til en positiv mottakelse av fusjonen blant kundene og i markedet generelt, sier Norbye. Ifølge månedlige undersøkelser blant de ansatte har det også vært bred tilfredshet internt med hvordan fusjonen ble gjennomført.

Styrken i mangfold

OSM og Thome kom inn i fusjonen med ulike styrker. Thome hadde en solid posisjon i Asia, mens OSM var godt etablert i Europa, Brazil og Oceania. Fusjonen har ført til et selskap med en global tilstedeværelse som drar nytte av det beste fra begge verdener, sier Norbye.

– Nå har selskapet et betydelig globalt fotavtrykk og en robust tilstedeværelse i 22 land, noe som gir kundene tilgang til et stort nettverk av ressurser og kompetanse, understreker han.

Selskapet har også prioritert å styrke kompetansen blant sjøfolkene. Å sikre høy kvalitet på mannskapet har blitt stadig mer utfordrende, spesielt med de politiske og økonomiske endringene som har påvirket tilgangen på sjøfolk fra visse nasjoner, som Russland. Derfor har selskapet forpliktet seg til å utvide sitt globale fotavtrykk og rekruttere også fra nye markeder for å sikre stabil bemanning med høy kompetanse.

Kunder drar nytte av fusjonen

For kundene har fusjonen ført til en rekke fordeler. En av de største gevinstene er tilgang til et selskap med en betydelig utvidet kompetansebase.

Dernest, med dobbelt så mange skip under teknisk drift, har OSM Thome fått betydelige forbedringer i innkjøpsbetingelser fra leverandører, noe som har resultert i lavere driftskostnader for kundene.

Et større selskap gir også muligheter til økte investeringer i både ekspertise og systemer for å optimalisere driften og redusere kostnadene.

Et dedikert team overvåker operasjonene 24 timer i døgnet, det sikrer også at kundene kan ha kontinuerlig dialog om eventuelle utfordringer. Dette er viktig i en tid med store utfordringer i områder som Rødehavet.

Spesialisering og vekst

Med fusjonen har OSM Thome også styrket sin posisjon innen spesifikke segmenter inkludert offshore, hvor selskapet nå er den største aktøren blant ship management-selskapene. Teknisk drift av Shuttle-tankere er et annet område hvor selskapet er det eneste ship management-selskapet innen drift av denne type skip.

Selskapet har også et dedikert team i Kroatia som spesialiserte seg på teknisk drift av produkttankere og kjemikalieskip.

– Denne spesialiseringen har gjort OSM Thome i stand til å tilby unike tjenester til sine kunder, noe som har bidratt til ytterligere vekst og anerkjennelse i markedet, sier Norbye.

Fokus på bærekraft

Et viktig aspekt ved fusjonen har vært selskapets økte kapasitet til å investere i bærekraftige løsninger. OSM Thome har etablert et eget team som jobber med grønne tiltak, og selskapet hjelper kundene med å møte de stadig strengere kravene til miljø- og utslippsreduksjoner. Dette inkluderer tiltak for å forbedre skipenes ytelse, redusere drivstofforbruket og sikre at flåtene er kompatible med fremtidige reguleringer.

– Gjennom fusjonen har selskapet fått muligheten til å investere mer i bærekraftige løsninger, noe som kommer både selskapet og kundene til gode i en stadig mer miljøbevisst skipsfartsindustri, fastslår Norbye.



Fremtiden ser lys ut

Ett år etter fusjonen er OSM Thome godt posisjonert for videre vekst.

– Selskapet jobber systematisk med å utvikle nye markeder, både geografisk og innen shipping, sier Norbye. Med en sterk global tilstedeværelse, økt kompetanse og et fokus på bærekraft, har CEO Norbye stor tro på en lys fremtid for selskapet, kunder og de ansatte.



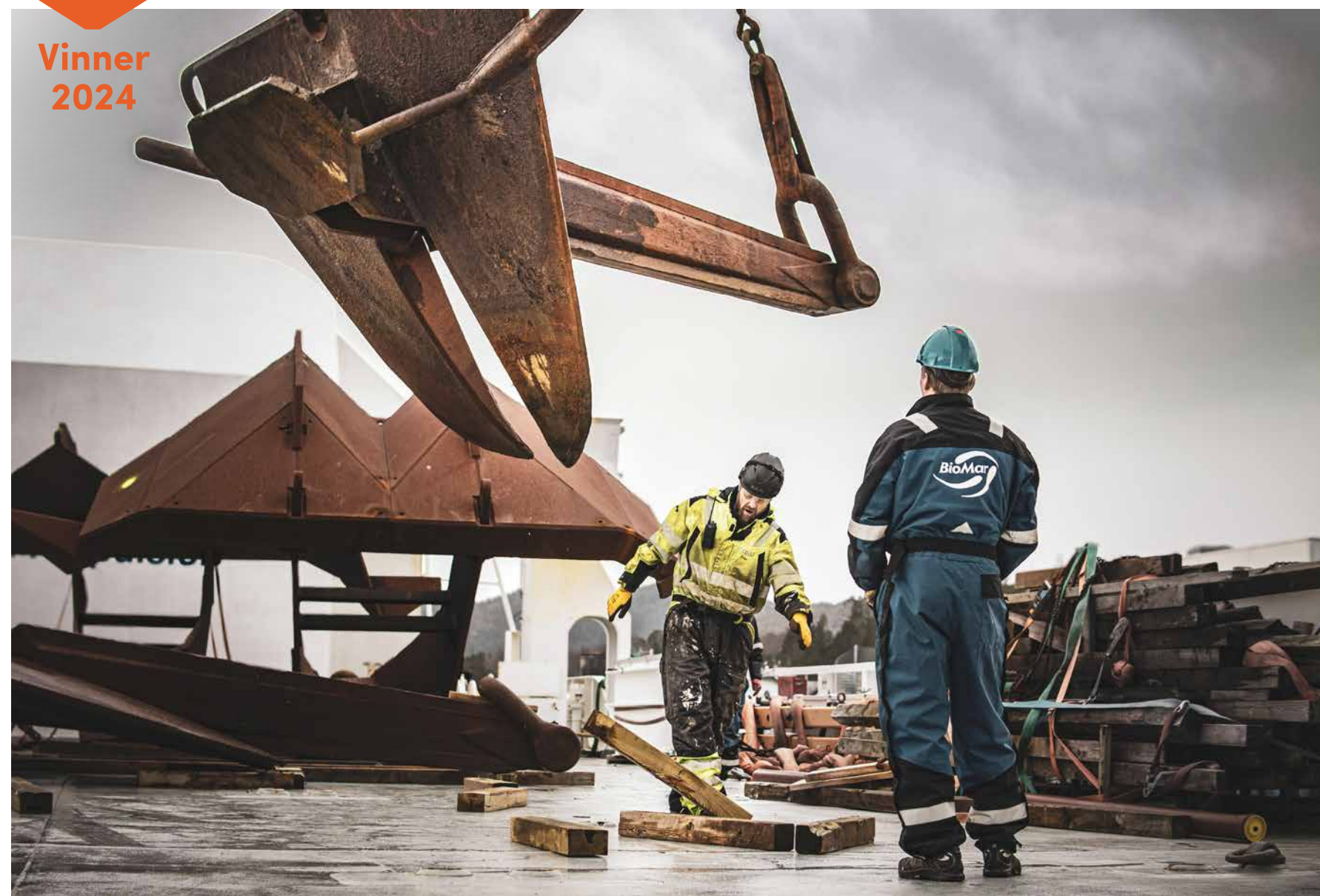
Fotokonkurransen for sjøfolk 2024

Konsentrert øyeblikksbilde til topps i den norske fotokonkurransen for sjøfolk

234 digitale bilder fra 38 deltakere konkurrerte om premier, heder og ære da den norske fotokonkurransen ble arrangert for 36. året på rad. Og helt til topps klatret Steffen Kalås, som deltok for første gang.



Vinner
2024



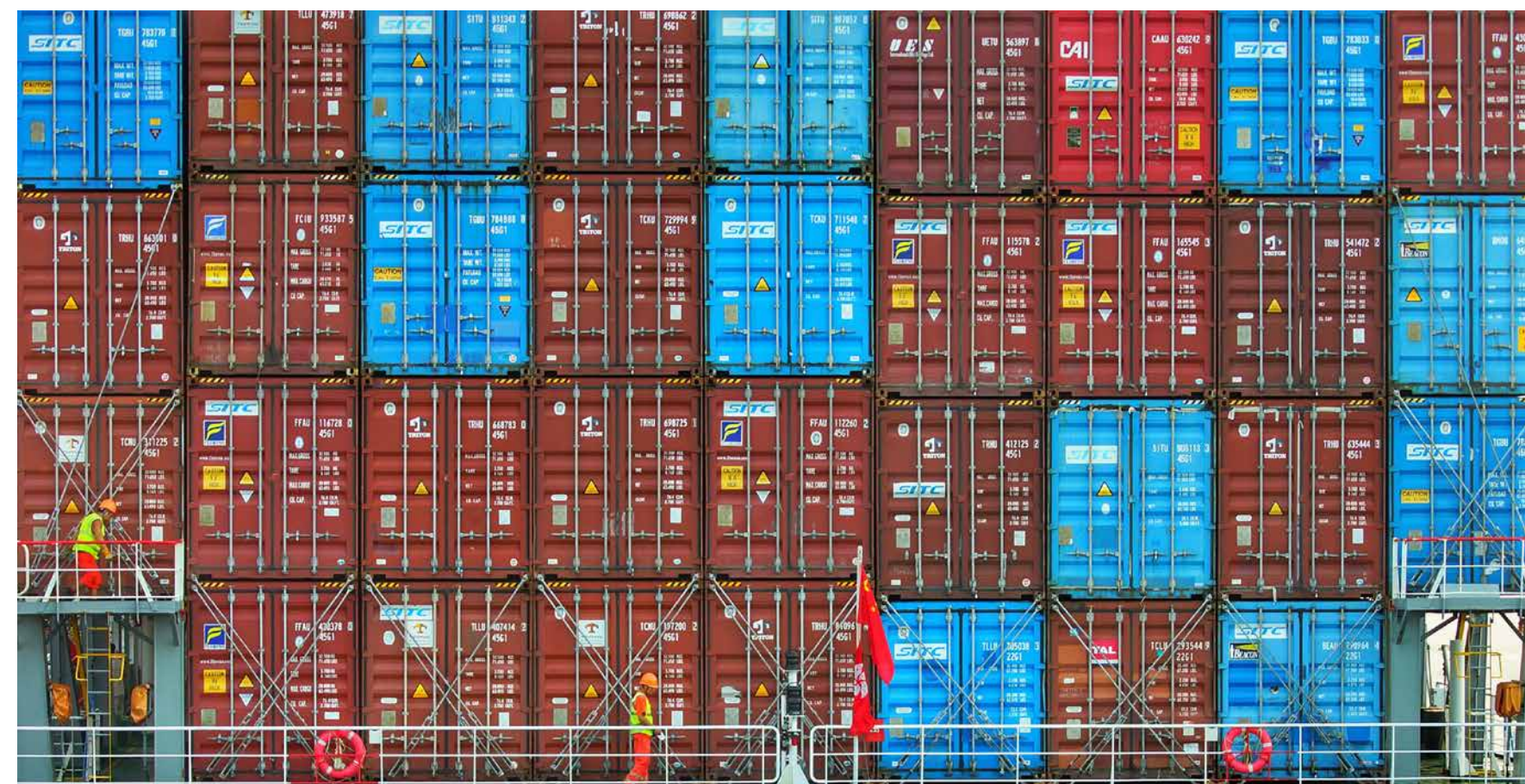
1. PLASS «TUNG LAST» STEFFEN KALÅS - HØYDAL

Juryen skriver i sin begrunnelse at de liker fargebruken der de gule klærne står i kontrast til de blå. Måten personene står på virker naturlig og ikke oppstilt, likevel er det en fin komposisjon der ankeret rammer inn personene.

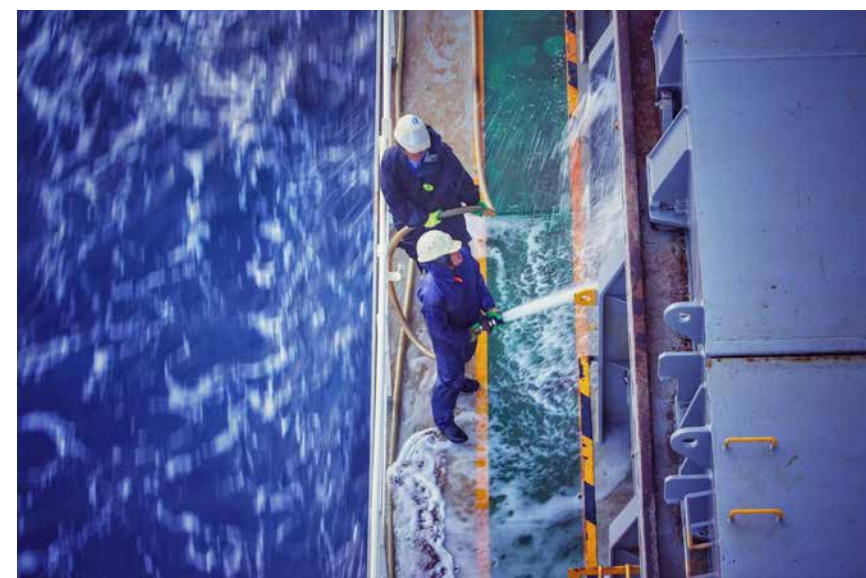
– Man kan se for seg de enorme kreftene som dette ankeret blir utsatt for under bruk, og det står i kontrast til de myke, dødelige menneskene som skal kontrollere disse kreftene, sier juryen videre. Dette er en operasjon som kan innebære fare, og som krever gode rutiner for å kunne håndteres uten risiko. Bildet kan derfor sees som en påminnelse om at man må tenke sikkerhet og å være godt forberedt før man setter i gang arbeidet.

Juryen bestående av Industrifotograf Øyvind Sætre, pressefotograf Jan Kåre Ness og kommunikasjonsrådgiver i Sjøfartsdirektoratet Helge Maria Sulen Sund er endelig i mål med kåringen som ble gjennomført i Haugeund 26. januar.

**Et knippe
finalister:**



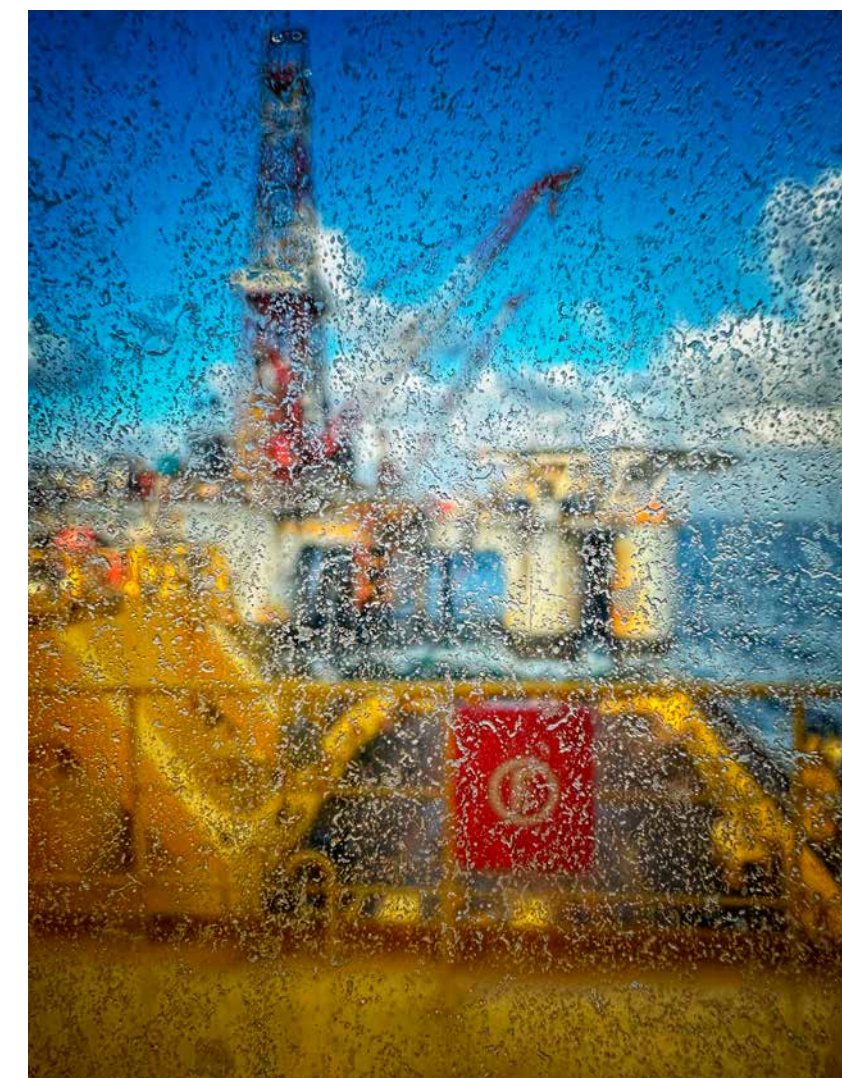
2. PLASS «CONTAINERS» HAN LWIN OO - ATLANTIC TSUBAKI.



3. PLASS «LIFE AT SEA» HAN LWIN OO - ATLANTIC TSUBAKI.

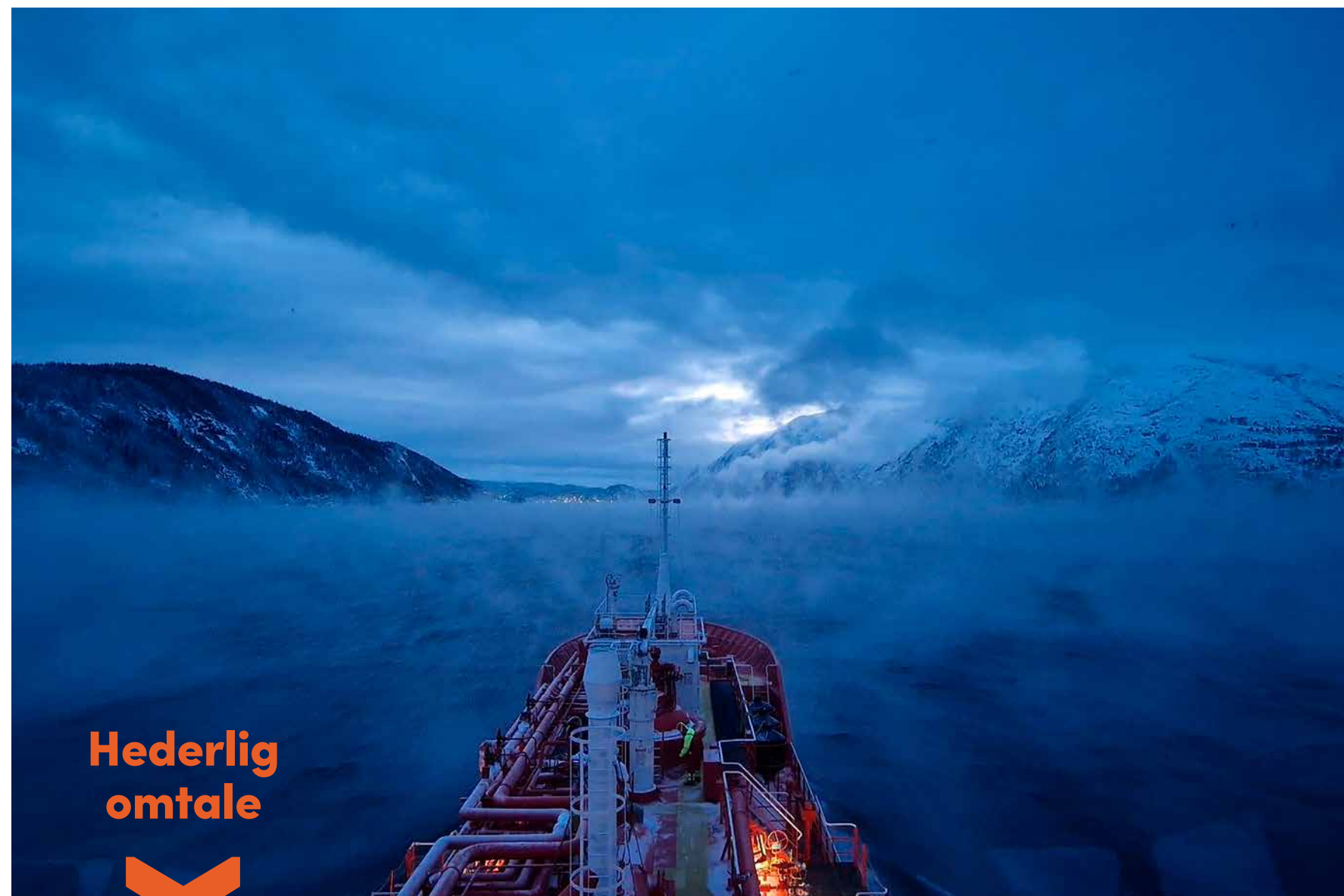


5. PLASS «MAIN ENGINE SCAVENGE CLEANING» HAN LWIN OO - ATLANTIC TSUBAKI



4. PLASS «FROSTY VIEW» DANIEL MÖLLERSTRÖM - NJORD VIKING

” Dette er et bilde
man kan se lenge på.



**Hederlig
omtale**



hederlig omtale: CHRISTIAN BRÅTHEN - PIONEER KNUTSEN



hederlig omtale «WINDJAMMER PÅ NOKKEN» DAVID BRÆKKAN - CHRISTIAN RADICH

” Juryen likte dette fotografiet, som er fylt av liv og konsentrasjon. Tauverket og beina lager spennende linjer. Er det langt ned?



hederlig omtale «WHITE» DANIEL MÖLLERSTRÖM - NJORD VIKING



Skipsverftet i nord: rigget for vekst



Tromsø Mekaniske AS har en viktig plass i den maritime industrien i Nord-Norge. Etablert med røtter tilbake til den maritime utviklingen av Tromsø som en viktig havneby, har verftet utviklet seg til en sentral aktør i regionen. Nå ønsker bedriften å vokse videre.

Verftet er spesialisert på vedlikehold, reparasjon, og ombygging av skip, og tilbyr tjenester som strekker seg fra overflatebehandling til omfattende maskinreparasjoner. Med fasiliteter som en 130 meter lang betongdokk med løftekapasitet på 4000 tonn, og en ståldokk med kapasitet på 800 tonn, har Tromsø Mekaniske kapasiteten til å håndtere både små og store maritime prosjekter.

- Verkstedene er utstyrt med moderne maskiner for sveising, rørarbeid, og maskinering, noe som gjør oss i stand til å tilby allsidige tjenester til en bred kundebase innen både sjøfart og landbasert industri, sier administrerende direktør Daniel Nyhagen.
- Akkurat nå har vi en ombygning der vi skifter ut alt maskineri i en båt for å redusere klimautslipp, og tidligere har vi forlenget en ferge med åtte meter ved å kutte den i to og bygge inn en ny del. Det er omfattende oppdrag som våre 80 ansatte løste på en veldig god måte, sier han.

Med en arbeidsstyrke på rundt 80 høyt kvalifiserte arbeidere, sikrer Tromsø Mekaniske at alle prosjekter

gjennomføres med høy presisjon og kvalitet. Evnen til å tilpasse seg kundenes behov og sikre kontinuerlig oppfølging gjennom hele prosjektet har gjort dem til en pålitelig partner for sjøfarende i regionen.

- Vi flyttet fra Tromsø sentrum for få år siden og holder nå til på Skattøra, der vi er en del av et industrifelleskap med mange sterke underleverandører i umiddelbar nærhet, forteller Nyhagen.
- Vi har bygd et helt nytt anlegg, og har kapasitet til å vokse i årene som kommer. Målet er flere oppdrag og 120 ansatte.
- Det er mange båter som går i vårt nedslagsfelt, og vi har kapasitet og fasiliteter som kan bære fortsatt vekst, sier Nyhagen.
- Fiskeri og fergeoperasjonene er våre største kunder, men havbruksnæringen blir stadig viktigere. Det er rom for vekst, sier Nyhagen.

Tromsø Mekaniske AS representerer både tradisjon og innovasjon i den maritime sektoren i Nord-Norge, og fortsetter å være en viktig bidragsyter til den maritime aktiviteten i Tromsø-området.

fjordline.com

Reis på *julebordcruise*

Samle gjengen eller gode kollegaer på et førjulscruise!



Opplev førjulstiden til sjøs sammen!

Nyt deilig julemat i Commander Buffet, opplev levende musikk og dans i Seaview Bar & Nightclub eller få unna noen julegaver i taxfree-butikken om bord.

Det beste er at alt er samlet på ett sted! Så slapp av og la Fjord Line ta seg av hele julebordet fra organisering til avvikling! Avgang hver dag i perioden 08.11-22.12.

Kontakt oss på group@fjordline.com



Gjelder grupper fra 12 pers.

Early bird tilbud ved bestilling før 30.09!



Julebordcruise inkl. julemat

fra **850,-** per person

❑ Bergen/Stavanger - Hirtshals t/r

❑ Innvendig lugar

❑ Julebuffet

fra **399,-** per person

❑ Kristiansand - Hirtshals t/r

❑ Julelunsj

Prisene er i NOK. Forbehold om trykkfeil.



Alvorlige fritidsbåtulykker – Sjøfartsdirektoratet oppfordrer til økt aktsomhet til sjøs

Flere av de siste ulykkene skjedde i mørke og med nedsatt sikt.

Foto: Dag Inge Aarhus / Sjøfartsdirektoratet

Alvorlige fritidsbåtulykker har dessverre preget nyhetsbildet de siste ukene. Flere av ulykkene skjedde i mørke og med nedsatt sikt – nå oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til større aktsomhet.

Selv om det er for tidlig å si noe om årsaken til ulykkene den siste tiden, oppfordrer Sjøfartsdirektoratet om å sørge for ekstra aktsomhet – spesielt i mørket.

– Vi har mange fine sensommer- og høstkvelder foran oss hvor båtlivet kan nytes til det fulle. Det er i den forbindelse viktig å huske at det fremover blir tidligere mørkt om kvelden og at nettene ofte er mørkere. Sjøfartsdirektoratet vil derfor minne om at navigering i nedsatt sikt og mørket kan være utfordrende, og krever at båtførere er ekstra aktsomme. Farten må reduseres og blikket løftes, sier konstituert sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim.

Det er viktig å merke seg at skumring ofte er like risikabelt å navigere i som mørke. Da tror man ofte at sikten er god

og navigerer som man ville gjort i dagslys. Lysforhold ved skumring gjør at det er fort gjort å tolke landformasjoner og omgivelser feil. Det er også vanskeligere å se andre fartøy og objekter i vannet.

Sjøfartsdirektoratet vil til slutt minne om at fartøy som ferdes i nedsatt sikt eller mørket skal være utstyrt med lanterner i henhold til sjøveisreglene. Dette gjelder også små fritidsfartøy som kajaker og vannscootere. Lanterner bidrar til å redusere risikoen for sammenstøt ved å gjøre det lettere for andre båtførere å se deg og forstå hvordan båten din beveger seg i mørket eller ved dårlig sikt.

– Vi ønsker båtfolket en trygg og god sensommer på sjøen. Minner også om viktigheten av å bruke flytevest, og her er det kanskje spesielt menn som må bli flinkere, påpeker sjøfartsdirektøren.



Konstituert sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim. Foto: Helga Maria Sulen Sund / Sjøfartsdirektoratet

HURTIGBÅTKONFERANSEN
BERGEN 2024



17.-18. oktober
Quality Hotel Edvard Grieg

FORUTSIGBARHET
I HURTIGBÅTENS
NYE TIDSALDER

CYBERSIKKERHET • BEMANNING • FREMTIDENS HURTIGBÅT



» Jobber internasjonalt med miljø og klima

Seksjonssjef Lars Christian Espenes og seniorrådgiver Marte Hustveit Hauge.

Foto: Helga Maria Sulen Sund / Sjøfartsdirektoratet.

Skipsfarten står for store klimagassutslipp og forurensere også på andre måter. I Sjøfartsdirektoratet jobber seniorrådgiver Marte Hustveit Hauge og seksjonssjef Lars Christian Espenes i Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid for å redusere sjøfartens klimaavtrykk og påvirkning på miljøet.

Det er FN's sjøfartsorganisasjon IMO og EU som er de viktigste areaene for utvikling og implementering av regler som gjør skipsfarten mer klima- og miljøvennlig, forteller Espenes.

– IMOs regelverk gjelder over hele verden, og Norge deltar aktivt i arbeidet med å innføre nye regler, sier Espenes.

– Organisasjonen har nylig vedtatt en ny klimastrategi der målet er å oppnå netto nullutslipp innen 2050. Vi har vært med på å utvikle strategien, og det forhandles nå om regelverk som skal sørge for at skipsfarten når målene, sier Espenes.

– Dette er et tidkrevende og ikke minst politisk arbeid, men vår rolle knytter seg først og fremst til de tekniske delene av regelverket, forklarer han.

Alternative drivstoff og karbonfangst er blant Norges bidrag, og Norge leder arbeidet med å få på plass en arbeidsplan for å utvikle rammeverk for karbonfangst om bord på skip.

– Solvang Shipping, som har sitt hovedkontor i Stavanger, er i ferd med å installere utstyr for karbonfangst om bord på ett av

sine LPG-tankskip. Så vidt jeg vet er dette det første fullskala karbonfangstanlegget som blir installert i hele verden, og det leveres av en norsk bedrift, Wärtsilä i Moss. De tok kontakt med oss, og vi fikk det på agendaen i IMO, etter noe uventet motstand fra EU-landene, sier Espenes.

– Det dreier seg nok om de er redde for at det skal gå utover arbeidet med å få frem nye drivstofftyper, men fra norsk hold er vi ikke bekymret for det, sier han.

– Hva regelverket konkret vil inneholde, er ikke klart, men vi tar sikte på at det kan ferdigstilles i løpet av 2028.

Prosessene i IMO er ofte langvarige, mens EU er mer utålmodige, forteller Marte Hustveit Hauge, som er EØS-koordinator.

– De er ambisiøse, og har på forbausende kort tid fått frem en regelverkspakke for klima som de kaller «Fit for 55», eller «Klar for 55» på norsk, forteller hun.

– Her er målet å redusere netto utslipp av klimagasser med 55 prosent innen 2030.

EUs klimapakke skal sikre at utslippene av klimagasser reduseres med 55 prosent fra 1990 til 2030, og legger grunnlaget for hvordan EU skal nå klimanøytralitet innen

2050. Blant de viktigste virkemidlene for den maritime næringen er at skipsfarten nå er tatt inn i EUs klimavotesystem, samtidig som det gjennom FuelEU Maritime vil stilles krav til reduksjon i klimagassintensiteten fra energibærerne.

– EU-reglene vil ikke gjelde internasjonalt, men i EØS-området. EU har også sagt at de vil vurdere om egne EU-regler fortsatt er nødvendig dersom IMO kommer opp med et tilfredsstillende regelverk, sier Hauge.

– FuelEU Maritime er et teknologinøytralt regelverk, men vil tvinge rederiene til å ta i bruk nye drivstofftyper og teknologier, sier hun.

– Heldigvis har vi i Norge en ambisiøs næring som stiller seg positive til dette, legger hun til.

Men miljø er mye mer enn klima. Sjøfartsdirektoratet har vært aktive pådrivere for strengere regler som reduserer luftforurensning av svovel- og nitrogenoksider, og fra 2026 vil reglene utvides fra å gjelde i Nordsjøen til å omfatte hele norskekysten. I sommer trådte et tungoljeforbud i kraft i Arktis, og det innføres et frivillig regelverk for å redusere miljørisikoen ved frakt av plast-

pellets som en del av oppfølgingen etter utslippene fra «Trans Carrier» våren 2020, hvor flere tonn med plastpellets forurenset norske strender.

– Disse reglene, der det settes krav til bl.a. pakking og stuving av plastpellets er foreløpig frivillig å følge, men vi bidrar i arbeidet med å gjøre dem til bindende krav, sier Espenes, som også kan fortelle om arbeid for å hindre begroing av skip.

– Det handler primært om å hindre spredning av fremmede arter, og det dreier seg nå om frivillige retningslinjer, sier han.

– Men det vil også redusere drivstofforbruk, noe som er en heldig sideeffekt, sier han avslutningsvis.

» EU-reglene vil ikke gjelde internasjonalt, men i EØS-området.

Vi sørger for sikker, effektiv og miljøvennlig ferdsel i farleier og havområder.

Vi hindrer og begrenser miljøskade ved, eller ved fare for, akutt forurensing.



KYSTVERKET

Vi utvikler kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste.

www.kystverket.no

LEDENDE LEVERANDØR AV FILTER TIL MARITIM SEKTOR



Siden 1980 har DP Filter vært en av Norges største leverandører av filter til en rekke bransjer, inkludert maritim sektor. – Vår beliggenhet i Haugesund og Vestlandet, i et av Norges største maritime clustre, gjør oss i stand til å yte den beste service innenfor alle maritime segment, sier salgs- og markedsjef Svein Arild Harestad.

– For oss i DP Filter er det kvalitet og kompetanse som gjelder. Hypermoderne lagerfasiliteter gjør at kunden aldri må vente på varene, og våre erfarne ansatte deler mer enn gjerne av sin kunnskap, sier Harestad.

– Vår leveringsgrad på 96 prosent gjør at våre kunder kan være sikre på at vi leverer som avtalt, understreker han.

Med 5500 ulike filtervarianter på lager, 900 000 registrerte kryssreferanser og egen utarbeidet maskinkatalog, kan DP Filter levere filter til det meste av utstyr som finnes på det norske markedet.

– Vi går aldri på akkord med kvalitet. Derfor selger og markedsfører vi filtre fra få leverandører, bl. a. Donaldson Filtration og Mann & Hummel, to av verdens fremste filterprodusenter. Våre produkter holder den kvaliteten som er nødvendig i en bransje der tid er penger og store verdier står på spill. Vi vet at våre kunder krever det ypperste av kvalitet, og det er det vi leverer, sier Harestad.





Prosjektleder Anders Amundstad-Balle ser frem til å legge frem tiltak under Maritim uke.

Foto: Helga Maria Sulen Sund / Sjøfartsdirektoratet.

» Nullvisjonen: Nå kommer tiltakene

Gjennom hele 2024 har Sjøfartsdirektoratet møtt bransjeaktører for å få innspill til tiltaksplanen for «nullvisjon for omkomne og hardt skadde på sjøen». De første resultatene blir presentert under Maritim uke, forteller prosjektleder Anders Amundstad-Balle.

Det var i april 2022 Stortinget enstemmig vedtok at de støttet opp om en nullvisjon for næringene til havs, i tillegg til den allerede etablerte nullvisjonen for fritidsfartøy. Nullvisjonen innebærer en målsetning om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadd når de ferdes på sjøen.

– Sjøfartsdirektoratet fikk oppdraget med å utforme en handlingsplan for å nå nullvisjonen, og det startet med en gjennomgang og kartlegging av kjente risikofaktorer på sjøen, slik at vi hadde et faglig utgangspunkt for å diskutere tiltak. I år har vi gjennomført en bred prosess som har involvert både nærings- og fritidsfartøy, forteller Amundstad-Balle.

Over 200 personer har deltatt på møter over hele landet, og det er kommet inn over 400 forslag til tiltak.

– Det er tydelig at mange har tatt inn over seg alvoret i oppgaven med å redusere antall dødsfall og alvorlige ulykker på sjøen, sier han.

Innspillene er varierte – alt fra kompe-

tansehevende tiltak, sikkerhetssystemer, truckførerbevis om bord, endring av lovverk og krav, bruk av redningsvest og landganger, blir nevnt.

– Vår oppgave har vært å samle dette til gode og treffsikre tiltak. Nå har vi klart et utkast til handlingsplan, og den blir presentert under Maritim uke her i Haugesund, sier prosjektlederen.

Handlingsplanen skal tre i kraft 1. januar 2025, og Amundstad-Balle forteller at den vil inneholde tiltak i en prioritert rekkefølge.

– Vi vil begynne med tiltak som har lav kostnad og stor effekt. Men det betyr ikke at vi ikke også etter hvert må inn på tiltak som er mer krevende og kostbare for å nå målet. Dette er en handlingsplan som myndighetene skal fronte, og flere av etatene har jo også deltatt i styringsgruppen for prosjektet, sier Amundstad-Balle, som legger til.

– Kystverket, Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap, Fiskeridirektoratet og politiet har deltatt ved siden av Sjøfartsdirektoratet.

I tillegg ønskes det innspill på tiltak fra enkeltbedrifter og organisasjoner.

– Det kan være kampanjer, endringer i interne rutiner, forskningsprosjekter eller nye produkter. Vi ønsker å vite om tiltakene, og tar det med inn i arbeidet med handlingsplanen, understreker Amundstad-Balle.

Selve handlingsplanen vil ikke bli sendt ut på høring, men er blitt presentert for referansegrupper.

– I stor grad er dette tiltak som myndighetene selv skal gjennomføre. Der vi foreslår tiltak som fører til lov- og regelendringer, vil dette følge det vanlige spor, med

høringsrunder og forankring, sier han.

Selv har prosjektlederen hatt et spennende år.

– Vi har brukt mye tid på planlegging, men nå i 2024 har det vært veldig inspirerende å møte næringen og ha gode og konstruktive diskusjoner. Alle har vært positive og innstilt på å komme med relevante og gode innspill. Jeg har stor tro på at vi kommer til å få til mye bra, sier han.

– Og ikke minst gleder jeg til å presentere arbeidet på årets Sjøsikerkonferanse, avslutter han.

» Vi vil begynne med tiltak som har lav kostnad og stor effekt.



Lofoten maritime tilbyr komplett fiskeribro, K-Sim Fishery. Tilbudet ved Lofoten maritime er nett- og samlingsbasert. Foto: Kongsberg.

Studenter i maskinsimulator. Foto: Multimedia UB.

Nordland Fagskole: Fremtiden for Maritim Utdanning i Nord-Norge

Uten kompetente sjøfolk vil Norge stå overfor betydelige problemer, sier Avdelingsleder for Lofoten maritime, Finn Axel Hartvigsen og faglig ansvarlig for Bodø maritime, Rune Elvegård. De mener fagskolen er svaret for mange.

Både Lofoten maritime og Bodø maritime er avdelinger av Nordland fagskole. Nordland fagskole tilbyr utdanningene dekksoffiser (Bodø og Lofoten) og maskinoffiser (Bodø).

– Behovet for maritim utdanning er økende, og særlig her i Nord-Norge, sier Hartvigsen, – det gjelder både for å opprettholde bosetningen langs kysten, og med tanke på vår nasjonale beredskap.

Maritim utdanning i vekst

Historisk sett har maritim utdanning vært preget av perioder med lav interesse. Universiteter har tiltrukket seg mange studenter som i realiteten kanskje ville hatt like stort eller større utbytte av fagskoleutdanning, mener de to.

– Fagskoleutdanning, spesielt innen maritime fag, er den riktige veien for mange. Dette gjelder spesielt i Nord-Norge, hvor behovet for dyktige sjøfolk og teknisk personell er betydelig, sier Hartvigsen.

– Vi ser en klar økning i antall søkere til yrkesfagene, men det er fortsatt ikke nok innen maritime fag, sier Hartvigsen. Foreldrene, som tidligere kanskje har sett ned på yrkesfagene, snakker nå mer positivt om det. Vi ser en økning i søkermassen på elektro, og dette kan være en inngangsport til maritime fag.

Tilpasning til næringens behov

En av de viktigste prioriteringene til Nordland fagskole er å tilby utdanning som møter næringens behov, både når det gjelder teknologi og arbeidskraft. Dette gjelder særlig nye drivstofftyper og digitalisering, hvor skolen har gjort store investeringer i laboratorieutstyr og annen teknologi.

– Fagskolens mål er at studentene skal gå rett ut i jobb etter endt utdanning, forklarer Elvegård.

– Det maritime domenet utvikler seg raskt, og vi må sikre at vi utdanner folk som kan møte næringens

behov. Dette gjelder spesielt når det kommer til ny teknologi som kunstig intelligens og moderne driftssystemer, understreker han.

Fleksibel utdanning for ulike behov

Nordland fagskole tilbyr både stedbasert utdanning i Bodø og nettbasert utdanning i Lofoten. Denne fleksibiliteten er en styrke, ettersom det gir studentene muligheten til å tilpasse studieløpet etter egne behov.

– Vi har et bredt spekter av søkere, fra unge som kommer rett fra lærlingperioden, til erfarne sjøfolk som ønsker å formalisere kompetansen sin, sier Hartvigsen.

– Mange rederier ansetter folk direkte fra fagskolen, og vi ser at disse studentene ofte blir værende lenger til sjøs enn de som går veien om universitetene.

Savner kvinnene

En stor utfordring for fagskolen er mangel på kvinnelige søkere, spesielt i Bodø hvor det for tiden ikke er noen kvinnelige studenter. Dette er bekymringsfullt, ifølge Elvegård, som ønsker å få flere jenter inn i maritime yrker.

– Det er høyteknologiske og spennende jobber, og vi må bli flinkere til å kommunisere dette til potensielle kvinnelige studenter, sier han. – Vi ser også at samfunnet som helhet i større grad må markedsføre denne typen utdanning for å sikre rekruttering til maritime yrker.

Beredskap og nasjonal sikkerhet

Den maritime næringen spiller en viktig rolle for Norges beredskap, sikkerhet og økonomi. Norge har en lang kystlinje, og både fiskeri, olje og gass vil være viktige næringer i mange år fremover. Derfor er det avgjørende å sikre at vi har nok norskutdannede sjøfolk.

– Det er ikke bare en utfordring i dag, men det kan bli et problem i fremtiden om vi ikke klarer å rekruttere nok kvalifisert arbeidskraft til å drifte kystvakten, marinefartøyene og den sivile flåten, sier Hartvigsen.

– Den nye langtidsplanen til Forsvaret, med nye ubåter og fregatter, krever tusenvis av folk for å drifte disse fartøyene, og vi må utdanne dem i nord.

Rekruttering av voksne studenter

Nordland fagskole ønsker også å tiltrekke seg voksne studenter med erfaring fra andre yrker. Dataingeniører, professorer og andre yrkesgrupper har mye å tilføre, både gjennom sin erfaring og kunnskap.

– Det er kritisk for Norge at vi ikke blir avhengige av utenlandsk arbeidskraft til å drifte våre fiskefartøy og havbruksanlegg, påpeker Elvegård.

– Vi trenger norske sjøfolk som kan ivareta våre nasjonale interesser i nordområdene, spesielt med tanke på ressursforvaltning og suverenitetshendelse.

Med et sterkt fokus på å tilpasse utdanningen til næringens behov, ser Nordland fagskole frem til å møte utfordringene som venter. Med ny teknologi og stadig større krav til sikkerhet og miljø, vil behovet for godt utdannet maritimt personell bare øke.

Hartvigsen og Elvegård er enige om at fagskolen står godt rustet til å møte fremtiden, men rekrutteringen, spesielt av kvinner, må styrkes for at Norge skal kunne forbli en ledende sjøfartsnasjon.

Les mer om tilbudet på nordlandfagskole.no





» Ny direktør i Skipsregistrene: – En ære å få jobben

Henning Lerkerød Rasmussen har bred erfaring fra sjølivet, oljebransjen og jussen – en kombinasjon han ser på som en styrke i ny jobb.

Foto: Marit Nilsen / Sjøfartsdirektoratet.

Den 2. september var han endelig på plass. Henning Lerkerød Rasmussen er nyslått avdelingsdirektør i Skipsregistrene, og har sett frem til å starte siden han fikk tilbud om jobben.

Det er en stor ære å få muligheten til å jobbe med noe så viktig som skipsregistrene, spesielt i Norge med vår stolte, maritime historie. Her får jeg være med og forvalte det norske flagget, og det er et ansvar jeg tar alvorlig og som jeg setter svært høyt, sier han.

Med bakgrunn fra Marinen og sjørettsjurist, er Rasmussen godt forberedt til jobben.

– Jeg har alltid vært en «maritim gutt». Siden jeg gikk om bord på «Christian Radich» i 1994, har sjølivet vært i blodet mitt. Selv om jeg hadde planene klare og skulle studere juss, falt jeg fullstendig for sjøen etter opplevelsene på Radich. Det var en fantastisk tid, og det var også der jeg møtte min kone, sier Rasmussen med et bredt smil.

Etter jordomseiling på «Christian Radich», ble det utdanning ved Maritim høyskole i Vestfold på Rasmussen, og deretter militærtjeneste med befalsutdanning i Marinen.

– Det var et fantastisk år som ga meg verdifull erfaring, både med ansvar og lederskap. Senere har jeg jobbet på cruisebåter, gastankere og ikke minst i oljebransjen, der jeg var involvert i alt fra sertifikatsty-

ring til plattformsjeftraining i Nordsjøen. Underveis fullførte jeg en juridisk utdanning, noe som har vært en stor fordel karrieremessig, sier han..

Hva var det som fikk deg til å ta skrittet over til det administrative sporet?

– Jeg elsker sjøen, men da jeg fikk mitt første barn, valgte jeg å gå i land for å være mer til stede, og da ble det en traineestilling i oljebransjen, i TransOcean. Det var en veldig interessant og lærerik tid, før jeg i 2010 startet på juss-studiet, forteller Ramsussen som var ferdig med studiene i 2016.

Men da hadde vinden snudd i oljebransjen, og Rasmussen sto uten jobb. Etter flere år og ikke minst flere tusen søknader, fikk han en telefon fra Forsvaret. De hadde behov for en som kunne jobbe med HR og sertifikater. Rasmussen slo til.

– Jeg har alltid hatt en lidenskap for regelverk og sikkerhet, og det å kunne kombinere min sjøfarterfaring med jussen har gitt meg en solid plattform å stå på. Å forstå både de praktiske og juridiske sidene i maritim sektor er noe jeg har stor nytte av i dag. I Forsvaret fikk jeg også mye erfaring med sjørett, spesielt etter ulykken med «Helge

Ingstad» – et enormt juridisk sakskompleks, forteller han.

Hvordan bidrar din erfaring til din nye rolle som direktør for Skipsregistrene?

– Jeg tror min praktiske erfaring fra sjølivet og min juridiske bakgrunn vil gagne organisasjonen, og vil være med å videreutvikle skipsregistrene. Å sikre at vi fortsetter å være en ledende nasjon innen skipsfart, og at vi opprettholder kvalitetsstandarden på vårt flagg, er en hovedprioritet for meg. Jeg har også undervist i sjørett og kjenner godt til verdiene bak NOR og NIS (de norske skipsregistrene), som igjen gir meg et godt utgangspunkt for å håndtere de utfordringene vi står overfor i denne rollen, understreker han.

Hva ser du mest frem til som registerfører?

– At jeg får jobbe med et team som jeg har hatt stor respekt for gjennom årene. Skipsregistrene er en viktig del av Sjøfartsdirektoratet og Norges maritime identitet, og det blir spennende å få være med å forvalte og styrke dette fremover. I tillegg er det mange nye regler og krav som stilles til skip i dag,

spesielt innenfor miljø og sikkerhet, og jeg gleder meg til å ta fatt på disse utfordringene sammen med en gjeng svært dyktige kolleger, sier han.

Rasmussen er tydelig på at hans hovedfokus blir å sikre at Skipsregistrene fortsetter å være en trygg havn for de som velger norsk flagg.

– Jeg skal jobbe hardt for å ivareta de høye standardene vi har, og samtidig sørge for at vi tilpasser oss nye krav som kommer. Det er en spennende tid for maritim sektor, smiler han.

» **Skipsregistrene er en viktig del av Norges maritime identitet.**



CHAMPION TANKERS AS
BERGEN, NORWAY



STADT

tugs.no



**HARBOUR TOWAGE
OCEAN TOWAGE
ASSISTANCE
SALVAGE**

WWW.TUGS.NO +47 995 42 444 POST@TUGS.NO



REDERIET STENERSEN AS
www.stenersen.com / mail@stenersen.com

Stenersen operates
a fleet of 18 modern
chemical/product tankers.
From 13-19 000 Mdw.



www.stenersen.com / mail@stenersen.com



Nybrottsarbeid og verdsleiane teknologi

Fartøyporteføljen vår på nær 80 fartøy er topp moderne, over halvparten er fornyet med lav- og nullutslippsteknologi. Det siste nybrottsarbeidet er autonome ferjer, som skal segle sambandet Lavik – Oppedal fra 2026.



Snart etablerer Fjord1 eit kontrollsentral for verdas første heilautonome ferjesamband i Florø. Også til dette arbeidet treng vi menneske med variert bakgrunn!

Vil du jobbe i eit verdsleiane selskap?
Fjord1 er i stadig utvikling og treng alltid fleire tilsette. Følg med på stillingsutlysingane våre her:



f i o in **Fjord1**



Velkommen til Fagskolen i Nord – Din vei til en lysende fremtid!

DRIFT AV HAVN – FORVALTNING, REGELVERK OG MARITIME OPERASJONER OPPSTART HØSTEN 2025!

Er du klar for å ta steget inn i en spennende og framtidsrettet karriere?
Fagskolen i Nord tilbyr et helt nytt og unikt deltidsstudium i Drift av Havn – Forvaltning, Regelverk og Maritime Operasjoner med oppstart høsten 2025!

Moderne Utdanning: Studiet er samlingsbasert og gir deg 15 studiepoeng per termin over to år. Du vil oppnå dybdekunnskap i havnesikkerhet, beredskap, IKT og IT-sikkerhet.

Relevante Ferdigheter: Lær å håndtere Havne- og Farvannsloven, overholde IS-PS-regelverket, og arbeide med digitale kartløsninger. Bli ekspert i havneoperasjoner og styrk beredskapen.

Kompetanse for Framtiden: Studiet gir deg nødvendig kompetanse for å jobbe som saksbehandler eller mellomleder i havnemiljøet. Du vil også få innsikt i prosjektledelse, drift, vedlikehold av infrastruktur (FDVU), og offentlige anskaffelser.

Hvorfor velge Fagskolen i Nord?
Fremtidsrettet: Vår utdanning er designet for å møte kravene i en moderne havnevirksomhet.
Fleksibel Læring: Deltidsstudiet gjør det mulig å kombinere arbeid med utdanning.
Kvalitet og Relevans: Fagskolen i Nord er kjent for sin høye utdanningskvalitet og praksisnære tilnærming.



Fagskolen i Nord

www.fagskoleninord.no

Magnetventiler
Ja! Vi selger fortsatt magnetventiler...!

Som en av markedslederne på dette området, har vi et bredt sortiment, for de fleste applikasjoner. Ta gjerne kontakt med oss på
TLF: 63 84 44 10
Epost: info@burkert.no



www.burkert.no




KIS MARITIME AS
• Sakkyndig virksomhet A-1 godkjent av SDIR: rådgivning, GAP analyser, beregninger og nye sertifiseringer.
• Sertifiserer og har inspeksjon av kraner, livbåter, daviter, løst løfteutstyr, gangveger, losledere, fallsikring utstyr, vinsjer, re-terminering av wire, MRT analyse av wire, bollard-pull tester

www.kis.no

SAKKYNDIG KONTROLL AV KRANER, DAVITER OG LØFTEUTSTYR

KIS MARITIME AS sertifiserer, inspiserer og reparerer skipsutstyr i inn- og utland.

– Vi er bindeleddet mellom sjøfartsnæringen og KIS Gruppen, sier Birger Andre Hansen, daglig leder i KIS MARITIME AS.
Fra kontorer i Bergen og Haugesund prosjekterer de service- og reparasjonstjenester direkte mot rederi, managementselskaper og skipenes ledelse.
– Vi prosjekterer oppdrag ombord og koordinerer reparasjonsoppdrag i inn- og utland med største nøyaktighet og tilbyr et fullstendig program for kontroller, montering av utstyr, sertifiseringer, reparasjoner, rådgivning, service og forebyggende vedlikehold av skipenes løfteinnretninger og LSA utstyr, avslutter Hansen.



FOR ANYTHING LIQUID, WE ARE THERE TO SERVE YOU!



HANSA TANKERS

**NO SMOKING
DANGEROUS CARGO**

IMO 9749805

VISIT US AT WWW.HANSA-TANKERS.COM



Høgskulen på Vestlandet

Kompetanseløft for maritim næring

Gå det grønne skiftet i møte med ny kompetanse. Ta videreutdanning og kurs som gir deg oppdatert kunnskap om maritim næring!

HVL sitt studietilbud er gratis. Velg mellom korte, samlingsbaserte og nettbaserte kurs.

Scan QR-koden for mer info og søknad



@hvlmaritime **www.hvl.no**

DISCOVER MORE

*With Condé Nast Traveler's #1
for Oceans, Expeditions & Rivers*



VIKING

Exploring the World in Comfort®

[Viking.com](https://www.viking.com)