

HAVNEMAGASINET  
**25 år**  
1999 - 2024

## Fabelaktig cruiseår

SIDE 36



Daglige bransjenyheter på  
[www.havnemagasinet.no](http://www.havnemagasinet.no)



**Seabrokers**  
Havnekraner AS



**Castle Hills**  
BY JAN VINDENES

**COMBiLiFT**  
LIFTING INNOVATION



**HORTEN  
HAVN**

Knytter oss sammen



**KALMAR**



**REPSTAD  
ANLEGG**

Trygg, synleg  
og tett på



**Florø Hamn er ei miljøvennleg pulsåre som knyter Vestlandskysten saman med verda. Florø er eit naturleg bindelegg mellom sjøen, vegen og lufta, og eit knutepunkt for sjøtransport mellom Ålesund og Bergen.**

Florø Hamn er eit pulserande anlegg med passasjerbåtar, supplybåtar, fiskebåtar, brønnbåtar og frakkebåtar. I Florø har ein både flyplass og gode kommunikasjonar med rute- og ekspressbåtar, noko som gjer oss til ein attraktiv stad for mannskapsskifte, ventehamn og som servicestad.

VENTEHAMN  
MANNSKAPSSKIFTE  
LANDSTRØM  
VAKT 24/7  
SENTRUMSNÆRHET

Vakt: +47 91 31 80 00

# Helt elektrisk - Klart for bestilling

**Kontakt oss for en løsning tilpasset dine spesifikke behov**

Elektriske reachstackere med løftekapasitet opptil 45 tonn

Eltrucker med løftekapasitet fra 5 til 33 tonn

Elektriske terminaltraktorer



Kalmar 33-tonns eltruck ECG330-12

## Vi tilbyr komplette løsninger for en fullelektrisk lasthåndtering

Kravene om en mer miljøvennlig lasthåndtering kan gjøres enkelt uten at det går på bekostning av sikkerhet, ytelse eller produktivitet. Vi hjelper gjerne i å planlegge overgangen til det grønne skiftet.

Våre elektriske løsninger opprettholder krav til tung vinterdrift, over flere skift, samtidig som førerne får maskiner som reagerer mer følsomt og spontant i et arbeidsmiljø med mindre støy og vibrasjon.

# #1•24

**10** Faktajakt i havnene

**12** Grønn forlengelse av Nordlandsbanen

**16** - Fagarbeidet kan bli bedre

**20** Maersk leverer klimagassbesparelser med biodrivstoff

**24** Miljøprosjektet overlevert

**28** EMSA på kontrollbesøk

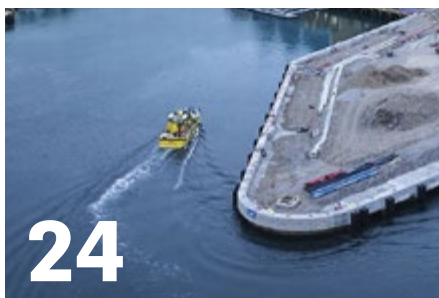
**30** Rock'n roll på havna

**32** Fornøyde pilotkunder

**36** Tidens cruiseår

**38** Havna utpekt som miljøfyrtårn

**40** Juss: Når politi og påtalemyndighet ikke bruker straffeloven



**45** ESPO glad for anerkjennelse

**46** Ny elektrisk stormaskin i Risavika

**48** Tilbakeblikk

**53** Titalls millioner til fiskerihavner

**54** Nykommer langs kysten

**57** Inviterer til tenketank

**58** Merker nedgang

Landsdekkende leverandør av tjenester til norske havner.

# østgård

ADVOKATFIRMA

[www.ostgard.no](http://www.ostgard.no)

Tromsø



# Få logistikken i havn

Håndtering av bulk og stykkgoods krever detaljkunnskap og areal. Horten havn har kapasiteten og beliggenheten.



Knytter oss sammen

[hortenhavn.no](http://hortenhavn.no)

## Hvor hardt bruker man sparekniven?

Om ikke lenge legger regjeringen frem sitt forslag til ny versjon av Nasjonal transportplan, ett år før det som opprinnelig var planlagt. Vanligvis rullerer som kjent disse planene hvert fjerde år, men denne gangen har samferdselsminister Jon Ivar Nygård og hans mannskap fremskyndet planarbeidet med ett år, slik at neste plan vil gjelde for 2025–2036. Regjeringen legger frem sin plan om kort tid.

Hva denne vil inneholde er sanneligvis ikke godt å si.

Fra to stortingsperioder med solid trykk på samferdselsatsingen har det blitt mer saktegang etter at Støre & co overtok styringen av landet og samferdselspolitikken. Det er mange som savner Ketil Solvik Olsen.

Vi har sett det allerede i forbindelse med statsbudsjettene og allerede sommeren 2022, da samferdselsministeren varslet å fremskynde NTP, ble det klart at en periode med sparekniv venter.

Hovedårsaken skal være høyprisvekst samt situasjonen med krig i Europa.

Samferdselsministeren mener man er nødt til å omprioritere i økonomien og dermed er det en rekke prosjekter som har ligget i inne i transportplanen som nå får en ny gjennomgang, ikke minst flere vei- og baneprosjekter.

Hva den nye planen vil ha å si for satsingen langs kysten må vi vente en måneds tid til før vi får se, men Kystverket har i sine innspill

fokusert på at det er viktig å ivareta den eksisterende infrastrukturen. Man har også fremholdt at det er viktig å opprettholde statens beredskap mot akutt forurensning på dagen nivå.

Videre må det være å forvente at det kommer planer for hvordan man kan fortsette arbeidet med å kutte utslipp i sjøfarten og hvordan man kan rydde vekk arealkonflikter på sjøen.

Det årelange arbeidet med godsoverføring fra vei til sjø later det til at Kystverket har forlatt ambisjonene om.

Inntil at planen legges frem får vi klamre oss til håpet om at det stemmer de lekkasjer som tidligere fiskeri- og havminister Bjørnar Skjæran har kommet med, og som

Havnemagasinet presenterte før jul i fjor, at havnene er vinnere i den kommende planen. Hva og i hvilket omfang er det imidlertid ikke sagt noe om.

Den fremtidsutviklingen som havnene står overfor, ikke minst med en mer autonom fremtid, vil føre med seg svimlende investeringskostnader for både små og store havner, som også opplever en tid med høy prisvekst.

Så ledes vil det være lett å påstå at riktig medisin for samferdselssektoren er noe helt annet enn bruk av sparekniv.

### FOR 10 ÅR SIDEN

#### Finsk entreprenør sprenger seg frem langs Norskekysten



Den finske entreprenøren Waka Dredging har lagt Norge for sine fotter. Selskapet vinner stadig kontrakter her til lands og varler at de er kommet for å bli.

**POENGET** med å konkurrere med andre produsentene er at vi skal få mer bane for pengene vi bruker over statsbudsjettet, sa daværende fiskeriminister Svein Ludvigsen da regjeringen og Stortinget hadde behandlet produksjonsplanen. Kystverket Produksjon, fag og med 2005.

**PERFECT MATCH** Siden den gang har det naturlige akkompagnementet blitt å kjøpe mer av den finske Waka Dredging, som har fått de siste par årene å være den viktigste aktøren i norsk fiskerifag.

Du får kanskje entreprenørenes barne like tenke å gi seg med det. Det varler at de er kommet for å bli og skal konkurrere.

I Norge synes det å være beboere for mange fremtidige underveis i oppgrøping og modernisering av havneanlegg i årene som kommer. Men det er ikke alle som synes det er en god idé. Mange har vært skeptiske til å investere i nye havneanlegg, og det er ikke alle som synes det er en god idé. Mange har vært skeptiske til å investere i nye havneanlegg, og det er ikke alle som synes det er en god idé.




Waka Dredging har nå et stort oppdrag som de flytter rundt om i kysten og på nye oppdrag og har kommet for å bli.

**ALLE TYRER OPPDRAG** I løpet av de siste årene har Waka Dredging hatt et stort oppdrag som de flytter rundt om i kysten og på nye oppdrag og har kommet for å bli.

**HARD KONKURRANSE** Havnemagasinet er det alltid er full konkurranse om oppdragene i norske havner og havner.

**KONKURRANSE** I Norge er fiskerifaget et av de viktigste og mest utviklede i verden. Det er derfor viktig å ivareta den eksisterende infrastrukturen.

Tidlig i 2014 så vi nærmere på hvilken effekt det hadde hatt at Kystverket konkurransesatte sin produksjonsenhet, Kystverket Produksjon. Vi skrev blant annet om fiske Wasa Dredging som for alvor hadde fått fotfeste som sjøentreprenør langs kysten. Selskapet er fortsatt aktiv her til lands.



# For økt salg av maskiner og utstyr til havn og maritim sektor er Havnemagasinet en soleklar markedsføringskanal.

---

Kontakt Hilde på  
901 27 006,  
for et godt tilbud på  
målrettet og treffsikker  
annonsering.

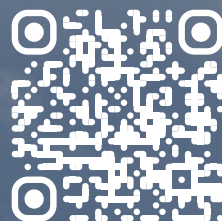
**HAVNEMAGASINET** ▶ HAVN ▶ SJØTRANSPORT ▶ LOGISTIKK

# Luftslott kan sveve. Ekte bygg må stå støtt på fjell.

— Seabrokers Fundamentering AS  
er et helnorsk selskap med lange  
tradisjoner og lidenskap for  
fundamentering.

Vi har erfarne og dyktige folk,  
samt en stor og moderne maskinpark.

Les mer om oss og  
våre tjenester her:



**PELING - SPUNTING - BORING - STAGBORING  
KC-PELING - JETPELING - LEKTERARBEID - ENERGIBRØNN**

Tlf: 51800000  
Epost: [sf@seabrokers.no](mailto:sf@seabrokers.no)  
[www.seabrokers.no](http://www.seabrokers.no)

**På Trygg Grunn**



**Seabrokers  
Fundamentering**



# SEABROKERS Heavy Machinery

er en del av  
Seabrokers  
Group

# SANY

Quality Changes the World



Seabrokers  
Heavy Machinery



- Utleie av havnekraner
- Entreprenørvirksomhet med kran på lekter
- Import, salg og service av havnerelatert godshåndteringsutstyr som kraner, reachstackere, trucker, terminaltraktorer fra Sany.

**Landsdekkende nettverk av servicepunkt og forhandlere  
Bransjens korteste leveringstid på nullutslippsmaskiner.**

salg@sany norge.no | tlf. 911 10 073 – 51 80 00 00 | [www.seabrokers.no](http://www.seabrokers.no)

# På turne for å skaffe fakta

Næringspolitisk direktør Ole A. Hagen og næringspolitisk rådgiver Derya Inan har vært landet rundt for å besøke havner, rederier og havneoperatører.

- **Vi samler** all kunnskap vi kan, for å sammenstille en analyse som grunnlag for strategisamlingen til NHOLT Sjø og havn, sier Hagen.

- Det har vært et høyt tempo, men jammen lærer vi mye. På besøkslisten er Color Line, Viasea, Nor Lines, ASKO, en serie havner (blant annet Trondheim, Borg, Moss, Oslo, Grenland, Larvik,

Stavanger, Bergen og Drammen) og havneoperatører som Jas og Andersen & Mørch, forteller Hagen.

#### Samler data

NHO LT Sjø og havn samler data for å forstå markedet og volumer, status for det grønne skiftet og innovasjon i sektoren



Næringspolitisk rådgiver Derya Inan og næringspolitisk direktør Ole A. Hagen i NHO Logistikk og transport samler kunnskap om havner.

og ikke minst rammebetingelser (samferdsel, infrastruktur, næringspolitikk, lover og regler og investeringsbehov).

- Målet er å ferdigstille en analyse til styret nå i februar, avrunder Hagen.

NHO Logistikk og transportsatsing på sjø og havn skjot for alvor fart sist høst. Da ble det

nedsatt styre for satsingen og det ble også klart at Derya Inan er den som leder organisasjonens arbeid mot denne delen av transportnæringen. Hovedmålsettingen for arbeidet er å gi et styrket tilbud til NHO-medlemmene innen sjø og havn, samt være et supplement til det øvrige organisasjonslivet rundt sjørettet transport og logistikk.

# SENEBOGEN

## Havnekraner og materialhandterere

- Opp til 420 tonn og 40 meter rekkevidde
- Hjul-, gantry- eller belteunderstell
- Diesel eller fullelektrisk drift
- Norges best utbygde serviceapparat
- Gode referanser

Kontakt oss for prosjektering og tilbud!



## Volvo Maskin AS

[www.volvomaskin.no](http://www.volvomaskin.no)

[salg.volvomaskin@volvo.com](mailto:salg.volvomaskin@volvo.com)

Tlf.: 900 59 226

**COMBiLiFT** 25  
LIFTING INNOVATION *Years*

# SIKKER EFFEKTIV LAGRING

## Forbereder sikker lagring og effektivitet for deres havnedrift med Combilift

Last eller loss 30 tonn trygt inn i eller ut av 40 fots containere på under 6 minutter med Combilift Slip Sheet (Combi-CSS), kapasitet opptil 30 000 kg

### Kontakt oss i dag

Combilift passer perfekt for vindenergi industrien

Phone:  
6718 6700

e-mail:  
[post@materialhandtering.no](mailto:post@materialhandtering.no)

 **Materialhåndtering**  
- SPESIALTRUCKER -

[combilift.com](http://combilift.com)



# En grønn forlengelse av Nordlandsbanen

I oktober i fjor var det ti år siden Tollpost Globe (nå Postnord) avsluttet sin båt rute i forlengelsen av Nordlandsbanen med containerbåten MS «Tege».

Om to år kan det igjen være på plass en sjøverts forbindelse mellom Bodø og Tromsø, og denne gangen med hypermoderne og utslippsfrie fartøyer.

AV ANDRÉ HAGEN

**Ruten med MS «Tege»** var aktiv i 28 år og sørget årlig for at 20.000 containere med gods fant sjøveien til og fra jernbanestasjonen i Bodø på en sjøverts rute mellom Bodø og Tromsø og Alta. Da «Tege» forsvant kom det raskt 6 000 flere årlige vogntog på nordnorske veier. Nå har ASKO Maritime planer om å gjøre gjenbruk av suksessen med sjødrone de har på strekningen mellom Horten og Moss og sikre grønn og bærekraftig båttransport i nord.

## Ikke endelig besluttet

- Forretningsideen vår er at vi skal utvikle oss og være med der vi ser at sjøtransport kan være en viktig del av en bærekraftig transportløsning. Dette er årsaken til at vi interesserer oss for strekningen Bodø – Tromsø og andre steder langs kysten.

Veien videre er at vi skal utvikle nullutslipps sjøtransport i Oslofjorden, først ved å lære oss å krysse fjorden ubemannet, og så skal vi forsøke å få etablert

beslutningsgrunnlag for en grønn sjøtransportforlengelse av Nordlandsbanen, fra Bodø til Tromsø. Denne har vi altså ikke besluttet eller bestemt at vi skal i gang med. Først er det en del forutsetninger som må på plass, men vi arbeider med det, sier Kai Just Olsen, daglig leder i Asko Maritime AS.

Etter planen skal båttruten innom en destinasjon på veien mellom Bodø og Tromsø og det var opprinnelig tenkt at dette skulle være Lødingen i Vesterålen, men også Rødskjær, det nye havneavsnittet utenfor Harstad har blitt dratt inn i arbeidene.

- Det er fortsatt uklart hva det blir. Rødskjær er det vi har jobbet mest med til nå, men vi får se hvor vi ender, sier Kai Just Olsen i Asko Maritime.

## Stort miljøpotensial

Han forteller at Asko Maritime mener at en sjøtransportforbindelse mellom Bodø og Tromsø



*Dette er en tidlig prototyp på hvordan fartøyene som er tenkt brukt mellom Bodø og Tromsø kan se ut. Det kommer nok noen forandringer i forhold til dette.*

har et stort potensial i å redusere utslipp på utfordrende veistreknin-  
ger. Prosjektet gir gode muligheter  
for å utvikle gode logistikk-løsning-  
er til og fra havner, hvor havnene  
blir energihuber og hvor man kan  
bruke batterielektriske biler til og  
fra havnene.

- Med en slik etablering vil vi  
også redusere trafikken på vei-  
nettet betraktelig på hardt trafik-  
kerte veier i nord. Prosjektet vil i  
tillegg styrke en grønn kapasitet  
mellom nord og sør i Norge. Vi  
må utvikle de korridorane og den



*Sist hørst var det ti år siden MS «Tege» (bygget i 1971) sluttet å seile i forlengingen av Nordlandsbanen. Siden den gang har det gått mangt et vogntog på dårlige nordnorske veier i stedet.*



## NOKIAN TYRES HTS G2 E-4

### HOLD GODSET I BEVEGELSE - EFFEKTIVT OG ØKONOMISK

Effektiv håndtering av containere krever kontroll og stabilitet. **Nokian Tyres HTS G2 E-4**-dekkene gjør sin del i å øke gjennomstrømmingen i terminalen. Takket være det innovative mønsterdesignet har HTS G2 E-4 en lav varmeutvikling som reduserer rullemotstanden og drivstofforbruket.

[NOKIANTYRES.NO/HEAVY](http://NOKIANTYRES.NO/HEAVY)





- Målet er å etablere denne ruten i 2026 og følgelig har vi veldig kort tid på oss. Vi kan klare å bygge fartøyer til 2026, men det er også noen andre forutsetninger som må være på plass, sier Kai Just Olsen (innfelt) i Asko Maritime. Enova har støtte prosjektet med over 80 millioner kroner.

infrastrukturen som vi allerede har i dag og så må vi sende godset via den eller de korridorane som passer best, sier Kai Just Olsen nevner da både sjøveien langs hele kysten, strekningen Oslo – Bodø og videre nordover sjøveien til Tromsø samt ARE-forbindelsen fra Oslo via Sverige og til Narvik.

- Vi trenger alle tre korridorane, tenker jeg. Volumene øker og kapasiteten blir sprengt da må vi kanskje fordele godset på en litt annen måte mellom de tre alternative korridorane, sier Kai Just Olsen.

I tillegg samarbeider Asko Maritime med rederiet NCL og ser for seg at de kan være en god forlenger for Haugesund-rederiets metanol-drevne europabåter på strekningen mellom Bodø og Tromsø, slik at de kan snu flåten sin i Bodø.

### Viktig bidrag til klimamål

Ved at ASKO Maritime deltar i dette prosjektet vil man bidra til å nå Norges klimamål om en reduksjon på 50 prosent innen 2030, og dagligvaregiganten Askos eget mål om at all deres transport er klimanøytral innen 2026.

- Målet vårt er å etablere denne ruten i 2026 og følgelig har vi veldig kort tid på oss. Vi kan klare å bygge ønskede fartøyer til 2026, men det er også noen andre forutsetninger som må være på plass.

Havnene må ha nødvendig infrastruktur klar og dette innbefatter også tilgang på nødvendig strøm. I Bodø må vi også få gjort noe med veien som hindrer direkte tilgang mellom havna og jernbanen for mest mulig effektiv operasjon på havna, sier Kai Just Olsen og legger også vekt på at for Asko vil Bodø med dette bli en viktig hub.

- Det samme gjelder også Tromsø og det punktet vi lander på midt mellom start og slutthavn. Vi arbeider også opp mot jernbanen og Bane Nor og ønsker oss et ekstra godstog på strekningen Oslo – Bodø, aller helst et tog som går utenom Trondheim og gjør transporten raskere enn hva den er i dag, i tillegg til de eksisterende godstogene, sier Kai Just Olsen.

### Gedigen batteripakke

Målet for båtruten er en 48 timer rundtur mellom Bodø og Tromsø til faste tider for å sikre en raskest og best mulig varefremføring. Fartøyene som er tiltenkt brukt er allerede på tegnebrettet, men i forhold til bildene i denne artikkelen vil de nok bli noe endret. De skal være energieffektive batterielektrisk drevne og trolig med to kraner. Det ses allerede på en batteripakke på 25 000 kilowatt, noe som er langt større enn på fergene

i Oslofjorden. Disse har bare rundt 1800 kilowatts kapasitet. I hver av havnene fordrer man en ladeeffekt på 6 megawatt.

### Stor kapasitet

Fartøyene skal være fleksible og kunne ta både containere og last på traller.

Optimalt skulle det vært kun containere for best mulig utnyttelsesgrad, men man gjør plass også for traller. For å bruke minst mulig energi vil skipene gå i 12 knops fart på strekningen for å holde ruteplanen.

Skipene vil bli bygget på en slik måte at de enkelt kan tilpasses andre energibærere dersom dette med tiden vil vise seg å være mest mulig effektivt og lønnsomt. Kapasiteten vil ventelig være 84 000 avgående TEUs pr. år, seks dager i uken og 84 000 ankomende TEUs pr. år over like mange dager i uken. Ruten har med andre ord kapasitet til å ta unna også en fremtidig vekst.

Potensialet er anslått til sparte 16,4 millioner veikilometer og 20 000 trekkbilturer, i tillegg til redusert risiko og veislitasje.

Det nye båttilbudet vil ventelig fjerne 25 000 enhetsrurer fra E6 og Rv80 (mellom Fauske og Bodø) og potensielt kunne gi en årlig årlig CO<sub>2</sub>-gevinst på 25 000 tonn. ■



Vi ser fram til en spennende konferanse 22. august 2024. Kommer du?

**VI HAR LAGT  
UT 50 STK  
EARLY-BIRD  
BILLETTER**



**HAVNE-  
KONFERANSEN  
2024**

[www.havnekonferansen.no](http://www.havnekonferansen.no)



## - Kan bli bedre på fagarbeidet

« - At flere havner anser dette som «ganske fjernt fra hverdagen i de mange små norske havnene» stemmer nok.»

Havnenes bransjeorganisasjon, Norske Havner, erkjenner at de har mer å gå på hva gjelder faglig arbeid. Samtidig betyr de at den stadig økende deltakelsen man gjør på den internasjonale arenaen er nødvendig og har positiv effekt.

AV ANDRÉ HAGEN

**En rekke havner** Havnemagasinet har snakket med etterspør det faglige arbeidet i regi av Norske Havner. Vi har utfordret organisasjonen på hva som gjøres av faglig arbeid og samtidig bedt om svar på hva man høster av det arbeidet som gjøres på den internasjonale arenaen. Norske Havner har deltatt svært aktivt opp mot EU og den europeiske havneorganisasjonen ESPO etter at KS Bedrift Havn og

Norske Havner slo seg sammen, og nå også etter hvert også i den internasjonale havneorganisasjonen, IAPH.

### - Vil ha mer aktivitet

Arbeidet i faggruppene i den gamle Norsk Havneforening (forgjengeren til Norske Havner) var blant annet en sentral del av driften. Norske Havner medgir at det er lavere aktivitet på dette feltet, særlig etter pandemien. På den annen side understreker Norske Havner

at det jobbes svært godt i samarbeid med andre norske aktører med fokus på sjøtransport, og også internasjonalt.

- Vi organiserer og fasiliterer en rekke arrangement på egen kjøll samt i samarbeid med andre som for eksempel Short Sea Promotion Centre, Rederiforbundet og Godsalliansen. Vi jobber også aktivt inn mot myndighetene på ulike nivåer alt etter sak og prosess, slik som NTP og det grønne skiftet, sier fagdirektør Arnt Einar Litsheim i Norske Havner.

- I løpet av 2023 har det vært ulik aktivitet i de opprinnelige fagnettverkene, men det har vært noe lavere aktivitet i fagnettverkene etter pandemien tok slutt. Dette skyldes trolig høy aktivitet hos medlemmene. Men Fagnettverk for maritim sikkerhet og infrastruktur har blant annet fokusert





ILLUSTRASJONSFOTO.

på arbeidet med havnesikring, noe som resulterte i et betydelig beløp i støtte fra Kystverket (4 millioner kroner). Vi vurderer hvordan vi skal få mer aktivitet i fagnettverkene, da disse erfaringsmessig var viktig for kompetansebyggingen blant våre medlemmer, sier Litsheim.

### Fjernt fra hverdagen?

Norske Havners sekretariat har bestått av tre personer, men teller for tiden kun 2,5 stilling siden fagsjef Bernt Aaby har vært leid ut til Nettverk fjord- og kystkommuner. Sekretariatet og deler av styret deltar tidvis mye i arbeid i regi av ESPO/EU samt gjennom den internasjonale interesseorganisasjonen for havner, IAPH. Vi har spurt Norske Havner hva konkret som har kommet ut av dette arbeidet og hvordan dette

påvirker de norske havnene, hvor det er en svært fragmentert struktur med hovedsakelig mange svært små havner.

Sagt på en annen måte; hvilken nytte drar de mindre medlemshavnene av det arbeidet som gjøres i IAPH? Bransjeaktører i Norge som Havnemagasinet har snakket med opplever det som skjer i Shanghai, Singapore, Rotterdam, etc. som ganske fjernt fra hverdagen i de mange små norske havnene. Selv de største norske havnene blir nokså små mot de fleste aktørene tilsluttet IAPH.

- Skipsfarten er en internasjonal bransje. Rammevilkårene for norsk transportnæring bestemmes i både i Brussel og i Oslo. De siste årene har det vært en rekke initiativ og reguleringer som får direkte betydning for norske havner, blant annet AFIR med mer. EU-reguleringer får betydning for alle norske havner. Gjennom å delta på ulike møter og arenaer påvirker vi også de andre til å tenke på norske interesser, jevnfør blant annet saken med cruise i verdensarvfjordene, sier Litsheim og legger til at IAPH har blitt mer til stede i Europa de siste årene som en følge av IMO, samt at sentrale havner som Barcelona og Hamburg har tatt lederansvar i organisasjonen.

### Ulike behov

- Det har også blitt mer fokus på sikkerhet (cyber), dekarbonisering og digitalisering samt at det arbeides aktivt med grønne korridorer og ESI II at Berth



- Det har vært noe lavere aktivitet i fagnettverkene etter pandemien tok slutt, medgir fagdirektør Arnt-Einar Litsheim i Norske Havner.

(modul to av den internasjonale miljøindeksen, red. anm.). IMO-reguleringer slår inn i forhold til alle havnene, men det er jo klart at IAPH er et tilbud som er mer rettet mot store havner. Göteborg har de siste årene økt sin tilstedeværelse i IAPH-systemet betraktelig, sier Arnt-Einar Litsheim.

- Våre medlemshavner kan grovt deles i små-, mellomstore og store havner. Disse igjen kan ha ulike interesser. Det være seg fiskeri, oppdrett, offshore, vindkraft, gods, container, bulk, kystruten, cruise, forsvar etc. For noen havner er trafikken til og fra utlandet det som er viktigst, mens for andre igjen så er det trafikken innenlandsk som er det viktigste. Norske Havner må derfor ha et variert tilbud. Derfor var deltakelse på Norske Havners Havnelederforum i Barcelona ikke aktuelt for alle medlemmene våre, mens de som deltok var veldig fornøyd med opplegget der. Likeså vil en konferanse om vindkraft eller kystruten ikke være aktuelt for alle, sier Litsheim.

### - Stort utbytte

Styreleder i Norske Havner, Ingvar M. Mathisen, som til daglig er havnedirektør i Oslo, forteller om stort utbytte ved deltakelse på ESPO- og IAPH-arrangementer, hvor Norge generelt og Oslo Havn spesielt er blant de fremste i verden med hensyn til det grønne skiftet.

- Å dele denne kunnskapen er viktig for Oslo kommune og Oslo Havn, samtidig som relasjoner etableres for erfaringsoverføring

andre veien med hensyn til effektivitet, automasjon etc., sier Mathisen.

- Det Havnemagasinet nevner om at flere havner anser dette som «ganske fjernt fra hverdagen i de mange små norske havnene» stemmer nok. Men for eksempel Rotterdam er svært viktig for mange av de mellomstore og store havnene langs store deler av kysten. Shanghai og Singapore er viktig for de større havnene som mottar feederanløp fra en havn på kontinentet – og dermed lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv, sier Arnt-Einar Litsheim.

### Hva koster dette?

Norske Havners arbeid driftes av medlemskontingent fra medlemshavnene. Havnemagasinet har etterspurt om det er mulig å si noe om fordelingen av disse midlene, på det som skjer av fagarbeid her hjemme, kontra på den internasjonale arenaen. Vi har bedt sekretariatet i Norske Havner si noe om kost/nytteverdien av det arbeidet som gjøres og om det er mulig å si noe om hvor store kostnader som har gått med til arbeid rettet opp mot ESPO/EU og IAPH i året som har gått, og følgelig også noe om hva man høster igjen kost/nytte av denne satsingen. Vi har også etterspurt hvordan reiser til de ulike arrangementene internasjonalt gjøres og om man benytter rimelige alternativ på reise og opphold. Disse spørsmålene har ikke Norske Havner besvart. ■



**BÆREKRAFTIG:** Risavika etablerer seg nå som en energihub der aktørene i logistikkjeden samarbeider for å kunne transportere varene utslippsfritt fra dør til dør. FOTO: Bitmap

# I Risavika løfter en verdenssensasjon containere

I Risavika er miljøverstinger blitt miljøvennlige. En unik truck løfter containere, og en lastebil sender ut et signal. Risavika er i ferd med å bli et knutepunkt for grønn omstilling. Og samarbeid er veien å gå.

**ANNONSØRINNHold:** SCHIBSTED PARTNERSTUDIO

– Vi er et logistikknutepunkt. Ved å satse på bærekraftige alternativer viser vi at en overgang til en nullutslippsbedrift er mulig, sier Kristian Løvaas, administrerende direktør i Westport.

Westport, havneterminalen i Risavika, fikk i august 2023 verdens første elektriske containertruck.

– Dette er en verdenssensasjon og dermed også den første av sitt slag i Norge. Dette er en viktig brikke for oss på reisen mot å bli nullutslippsbedrift innen 2030, sier Kristian Løvaas, administrerende direktør i Westport.

Målet om å bli utslippsfri er hovedsakelig

planlagt ved overgang til elektriske maskiner, men det vurderes også andre alternativer som hydrogen og ammoniakk.

Havnens minste dieseltruck er for lengst erstattet med elektriske. Nå skal også de store maskinene, som havnekran og containertrucker, bli utslippsfrie.

– Derfor har vi tett dialog med leverandørene av maskiner, slik at de er klar over behovet. Samtidig er det en rivende utvikling innen hydrogen og andre energikilder, sier Løvaas.

## **ET ELEKTRISK SIGNAL**

Løvaas mener at det er viktig at Risavika nå

etablerer seg som en energihub der aktørene i logistikkjeden samarbeider for å kunne transportere varene utslippsfritt fra dør til dør.

– Vi har et godt samspill med Stavanger-regionen Havn som tilrettelegger av infrastruktur for elektrisk lading av lastebiler og egne maskiner, samt landstrøm til båter, sier Løvaas.

Han legger til at det i tillegg også jobbes for videreutvikling av Risavika som en energihub for miljøvennlig drivstoff.

Skipene som anløper Risavika vil gradvis erstatte diesel med nullutslippsdrivstoff, og havnen bør kunne tilby slike alternativer i

**HELELEKTRISK:** Containertruck fra Kalmar kan løfte rundt 35 tonn. Batteriet varer et fullt arbeidsskift med lading i matpauser. FOTO: Skylight



**ELEKTRISK HVERDAG:** Cathrine Ogne er administrerende direktør i Logi Trans. Logistikkleverandøren kan tilby kundene deres fossilfri transport av gods. FOTO: Privat



fremtiden.

– Dette er krevende arbeid, både fordi det finnes flere ulike alternativer, men også fordi alle sikkerhetsaspekter skal ivaretas på en god måte uavhengig av hvilket alternativ som velges. Dialogen og samspillet mellom havnen og alle aktørene som opererer i havnen har vært svært viktig, sier Løvaas og legger til:

– Risavika er et viktig, regionalt logistikk-nutepunkt i dag. For å opprettholde havnens attraktivitet, er det viktig at vi utvikler oss i takt med omgivelsene og kan tilby alle aktørene som benytter havnen det de trenger, også i fremtiden.

Mens Westport sikret seg verdens første elektriske containertruck, kan logistikkleverandøren Logi Trans nå tilby kundene sine fossilfri transport av gods:

**De har nemlig en helelektrisk trekkvogn i stallen i Risavika – og en til blir levert i februar.**

– Vi merker at kunder setter pris på alternativet. Dette har gjort at vi skiller oss ut i konkurransen om anbudene. Det sender også ut et viktig signal til markedet. Vi satser på miljøvennlige alternativer, selv om det per i dag koster mer, sier Cathrine Ogne, administrerende direktør i Logi Trans.

I tillegg til elektriske lastebiler har Logi Trans brukt mye tid og ressurser på

utarbeidelse av en årlig bærekraftsrapport og kundenes spesifikke CO<sub>2</sub>-avtrykk.

– På denne måten kan vi tilby kundene våre en rapport på deres eget fotavtrykk. I tillegg kan vi komme med forslag på hvordan dette avtrykket kan reduseres.

De fleste, og ikke minst Stavangerregionen Havn, har innsett at bærekraftige alternativer trengs.

I Risavika ligger alt til rette for nettopp det. Det jobbes målrettet med både elektrifisering, biodiesel og hybridløsninger med for eksempel hydrogen og naturgass.

#### **VERSTINGENE SOM KAN BLI REDNINGEN**

Terje Hauan er teknisk sjef i selskapet Seid, et av selskapene som er med i næringsklyngen Risavika Hydrogen Hub. De flyttet nylig inn i gassenteret, sammen med flere andre selskaper.

Her skal Seid gjøre en av de største kildene til global oppvarming og luftforurensning – drivhusgassen metan – om til noe bærekraftig.

Altså, klimaverstingene metan og CO<sub>2</sub> forsvinner, og man sitter igjen med to nyttige komponenter: fast karbon og hydrogen.

Og Risavika er det perfekte stedet for å teste ut denne teknologien, mener Hauan, og lister opp tre punkter:

– Infrastrukturen, samarbeidspartnere og kundene er allerede på plass, sier Hauan.

**– Vi er et logistikknutepunkt. Ved å satse på bærekraftige alternativer viser vi at en overgang til en nullutslippsbedrift er mulig.**

Kristian Løvaas, adm. dir. i Westport

Flere og flere av Maersk sine kunder går 100 prosent inn for å redusere utslippene fra sjøbåren transport.

FOTO: MAERSK



# Biodrivstoff en viktig bidragsyter mot nullutslipp

Med biodrivstoffet ECO Delivery Ocean tilbyr Maersk sine kunder muligheten til å håndtere transporter fullstendig med sertifisert grønt drivstoff til en fast kostnad. De tilsvarende klimagassbesparelsene bekreftes til kundene med et sertifikat, og disse transportene vil bli fritatt fra EU Emissions Trading System (ETS) avgifter av Maersk i fremtiden.

AV TOVE SISSEL LARSGÅRD

**Maersk opplever at** det kommer stadig flere kunder til som investerer i fremtiden gjennom deres ECO Delivery løsning – de norske kundene blir stadig mer bevisste.

## Tillitt og åpenhet

– Vi har generelle diskusjoner med alle våre kunder rundt bærekraft og utslippsreducerende tiltak relatert deres logistikk. Vi ser nå en trend der ansvarsfulle kunder setter seg klare bærekraftsmål og investeringsvilligheten er økende for løsninger som ECO Delivery.

Når det gjelder Europris spesifikt, så har de inngått en ECO Delivery avtale med Maersk som omfatter alle deres oversjøiske aktiviteter, sier Joachim Zelow, Sales Executive, Maersk Norge AS.

I følge Zelow har Skandinavia kommet langt når det gjelder bærekraft. Maersk forsto viktigheten av å støtte Europris med å redusere utslippene med tanke på aksjonærer, investorer og viktigst, kundene. Med tilgang til data av høy kvalitet, kan kjeden nå registrere fremgang og rapportere om

sine utslipp med tillitt og åpenhet.

## Redusert CO2-utslippene med 90%

Maersk og Europris har samarbeidet innenfor logistikk i mer enn 15 år, bærekraftelementet er lagt til de siste årene. Dette biodrivstoffet er et effektivt verktøy å bruke, for Europris sin del har det redusert utslippene av CO2 med 90 prosent.

– Som eier av prosjektet for Maersk, har jeg benyttet meg av våre bærekraft- og fuel-eksperter



Logistikkdirektør i Europris, Pål Christian Andersen.

FOTO: EUROPRIS.

## GRØNT DRIVSTOFF

Maersk definerer «grønt drivstoff» som drivstoff med lave til svært lave klimagassutslipp over livssyklusen sammenlignet med fossilt brensel. Maersks grønne drivstoff og dets forsyningskjede er verifisert av International Sustainability and Carbon Certification (ISCC). Metodikken for regnskapsføring av utslipp er basert på GLEC (Global Logistics Emission Council) og er sertifisert av Smart Freight Center. Vi sikrer automatisk generert ytelsessporing av Maersk ECO Delivery-forsendelser. Maersk ECO Delivery CO<sub>2</sub>e sparesertifikater vil bli utstedt. Metoden er revidert av PwC i samsvar med International Standard of Assurance Engagements 3410 (ISAE 3410 – Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements), som viser CO<sub>2</sub>e-besparelser innenfor omfanget av Maersk ECO Delivery-avtalen.

internt, for å lage et fullgodt prosjekt for Europris, tilpasset deres behov, sier Joachim Zelow.

Europris jobber aktivt med å inkludere bærekraft i alle ledd av virksomheten, og avtalen med Maersk styrker progresjonen i å oppnå utslippsmålene. De har forpliktet seg til Science Based Targets initiative, og skal innen

2050 oppnå netto nullutslipp.

– Europris er blant de første kundene som sender 100 prosent av lasten sin under Maersk omsorg med ECO Delivery. Det er veldig spennende å se flere og flere av våre kunder gå 100 prosent inn for å redusere utslippene fra sjøbåren transport umiddelbart og uten noen kompromisser, sier Birna

Odefors, Managing Director of Maersk, Area Nordics.

– Reduksjon av våre klimagassutslipp er et viktig strategisk mål for selskapet vårt. Samarbeidet med partnere som søker moderne løsninger og muligheter er derfor avgjørende for å nå våre ambisjoner, sier Pål-Christian Andersen, Logistics Director i Europris.

### All the way to Zero

Eco Delivery har et mye mindre fotavtrykk enn tradisjonelt marint drivstoff. Utrekningene og sammenligningsgrunnlaget på dette er komplisert, men alt er sertifisert og tredjepartsverifisert og dokumentert hele veien. All output, alle data og alt som brukes

i klimaregnskapet er offisielt. Hele reisen til drivstoffet, fra råstoff, produksjon, transport osv. er med i dette regnskapet, i tillegg til selve forbruket om bord på frakteskipet.

Maersk har satt sikte på å ha netto nullutslipp av klimagasser innen 2040 ved hjelp av ny teknologi. En seriøs klimaforpliktelse som de påtar seg for å hjelpe sine kunder med utfordrende mål for reduksjon av klimagassutslipp (GHG).

Maersk er kjent for sitt bidrag til utviklingen av bærekraftige løsninger innen oversjøisk transport.

Andre store norske kunder som bruker ECO Delivery er Lilleborg og Norsk Hydro.



## EGERSUND HAVN

# Havneutvikling med stormskritt

Havnevirksomheten er i sterk vekst og vi har befestet vår posisjon som knutepunktet i Sør-Rogaland.

Satsing på fremtidsrettet havneutvikling skal gjøre det enda mer attraktivt for maritime aktører, både eksisterende og nyetablerte. Våre satsingsområder er fiskeri, service, landstrøm, hydrogen og grønn energi. Vi er også Rogalands nye cruisedestinasjon.

Ønsker du mer informasjon?

Ta kontakt på  
tlf. 51 46 32 80  
eller se [enhkf.no](https://www.enhkf.no).





### Bevisst valg

Karoline Lindsholm Bunzel, Sourcing Manager i Lilleborg sier at de valgte Maersk, fordi de hadde god dokumentasjon og system for sertifisering av biodrivstoff. De eier flåten selv og kan dermed påvirke direkte med sine beslutninger. I tillegg har de god tilgang på annengenerasjons biodrivstoff ved et stort nettverk av havner.

Lilleborg ønsker å påvirke direkte, og ta en ledende posisjon i å gjøre gode, bærekraftige valg. Dette gjøres ved å stille krav til egne leverandører. Valget av Maersk er bevisst, og Lilleborg oppfatter det som en stor fordel at transportøren har høy troverdighet, og ikke driver grønnvasking.

Lilleborgs avtale med Maersk kutter også 90 prosent av CO<sub>2</sub>-utslippene på langdistansesjøtransport i forhold til tidligere.

Norsk Hydro startet sitt samarbeid med Maersk allerede i 2022, ved å velge Maersk ECO Delivery for sin sjøtransport.

– Andre skandinaviske kunder som har investert i vår ECO

Delivery løsning er Electrolux, IKEA, H&M og Novo Nordisk, sier Zelow.

### Dokumenterer indirekte utslipp

Marit Vårdal i Maersk kan fortelle at de har en del initiativ som går på reduksjon av CO<sub>2</sub> utslipp, og mange innen retail er etter hvert også opptatt av Scope 3 utslipp – indirekte utslipp. Dette er utslipp knyttet til alt av varer og tjenester

som virksomheten kjøper inn og selger. Dette er en stor og kompleks kategori som omhandler alle indirekte utslipp, bortsett fra energibruken som er Scope 2. Her er dokumentasjonen fra Maersk viktig.

Flere andre rederier benytter seg også av denne teknikken, sustainable fuel options som det kalles, enten ved bruk av LNG – flytende naturgass, eller biodrivstoff slik som Maersk gjør. ■

### FAKTA:

Førstegenerasjons biodrivstoff:

Er laget av førstegenerasjonsavlinger (f.eks. mais, soya, raps, palmer, sukkerrør, sukkeroer, solsikke, energivekster) eller råstoff som vanligvis brukes til fôrformål.

Annengenerasjons biodrivstoff:

Er laget av biomasseavledet drivstoff fra avlgsplanter eller avfall, for eksempel brukt matolje eller matavfall.

### GHG-utslipp

Greenhouse Gas Protocol, er en internasjonal standard for måling og rapportering av klimagassutslipp. Protokollen gir rammene for hvordan bedrifter og organisasjoner kan utvikle sine klimaregnskap, og den er et viktig verktøy for å sikre at utslippsrapportering er konsistent og pålitelig.

# Samler til fagdager i Narvik

Fagseminaret i regi av Norske Havner er lagt til Narvik denne gang. Arrangementet følger tradisjonelle rammer og starter med en get together, før det blir halvannen dag med faglig innhold.

- **At årets** fagseminar er lagt til Narvik er ikke tilfeldig. Både den geopolitiske, det næringspolitiske og det transportpolitiske bilde gjør Narvik til en perfekt arena for årets begivenhet, sier fagdirektør Arnt-Einar Litsheim i Norske Havner.

- Vi er godt i gang med å utarbeide et spennende program. Vi skal innom flere temaer som står høyt på agendaen. Vi skal blant

annet synliggjøre havnenes viktige rolle i samfunnsutviklingen, et hav av havnemuligheter og ikke minst legge til rette for utvikling av det fantastiske felleskapet som er mellom ansatte i havne-Norge, sier Litsheim.

## Diskusjon rundt ny NTP

Programarbeidet er godt i gang. Og Norske Havner kan allerede

røpe tematikken som skal opp til diskusjon. Den faglige delen av programmet starter med en sesjon man har kalt «Politikk og marked». Her vil man se på havnenes rolle i næringspolitikken, få kommentarer på den da nylige fremlagte utgaven av Nasjonal transportplan og et bilde av hvordan sjøtransporten vil utvikle seg. Videre fortsetter man med sesjonen «Teknologi og kompetanse». Her vil man se på hvordan digitalisering, kunstig intelligens og autonomi vil påvirke havnesektoren fremover.

Sett i forhold til den geopolitiske situasjon kommer man ikke unna «Beredskap og sikkerhet» og har

skal se nærmere på både forsyningssikkerhet, datasikkerhet og havnesikkerhet.

## Workshops

Nytt av året er at fagseminarets siste dag er holdt av til ulike workshops. Dette er frivillige arenaer, der ulike temaer er oppe til diskusjon. Det blir en workshop om ser nærmere på prosjektet «Digital havn og sikringskontrakter». Hvordan havnene kan kommunisere effektivt med sine omgivelser blir diskutert i en workshop med fokus på kommunikasjon. Det vil dessuten være to spesifikke workshops om «Cruise» og «Fiskerihavner».



MARINA  
SOLUTIONS

Fremst på løsninger

[www.marin.no](http://www.marin.no)

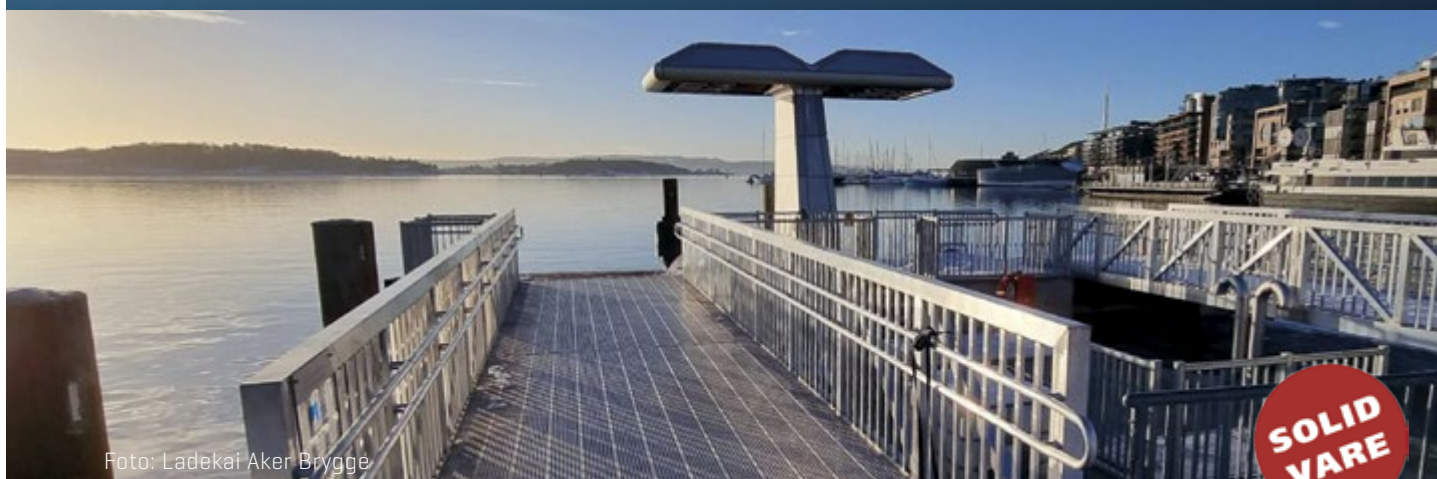


Foto: Ladekai Aker Brygge

## KOMPLETT LEVERANDØR AV FLYTENDE HAVNEANLEGG

Solide flytekaier og flytemoloer i betong gir uante muligheter for mer praktiske og moderne havner! Marina Solutions bidrar gjerne fra prosjektets idéfase til installasjon og forankring. Kontakt oss på [post@marinas.no](mailto:post@marinas.no) / + 47 70 30 08 90



ULSTEIN BETONG MARINE  
ULSTEIN BETONGINDUSTRI AS

Vi har over 30 års erfaring som produsent av flytende betongkonstruksjoner.

[www.ulsteinbetong.no](http://www.ulsteinbetong.no)

# Komplekst miljøprosjekt avsluttet



Ren Havn-prosjektet i Hammerfest er nå avsluttet og overlevert til eierne. I Hammerfest kommune er man svært fornøyd med å gå fra å ha en av landets mest forurensede havner til endelig å ha en ren havn.



NCC har overlevert prosjekt Hammerfest ren havn til Kystverket og Hammerfest kommune, og har dermed ferdigstilt den storstilte miljøoppryddingen og fornyelsen av kommunens byhavn og Forsøl fiskerihavn.

AV ANDRÉ HAGEN

– Vi er svært fornøyd med å overlevere et prosjekt med komplekse anleggsarbeider både over og under vann, og som er viktig både for miljø, infrastruktur og byutvikling i Hammerfest. En stor takk til alle involverte, sier avdelingsleder Steffen Dale i NCC Infrastructure.

#### - Et viktig prosjekt

Hammerfest ren havn er et miljøprosjekt for opprydding av forurenset sjøbunn i Hammerfest havn og bygging av en ny sentrums kai der deponi for forurensete sediment er innbygget i kaia. Det er videre gjennomført miljømudring i byhavnen og i Forsøl fiskerihavn, dessuten utbedring av farleden inn til, og utdyping av, Forsøl fiskerihavn.

- Et viktig prosjekt som både gir tryggere og mer effektiv sjøtransport, og som også støtter opp om næringslivet og fremmer bærekraftig utvikling i regionen, understreker prosjektleder Esben Prytz i Kystverket.

– Foruten et godt samarbeid med både kommune og entreprenør ønsker vi også å takke lokalbefolkningen i Hammerfest for deres støtte gjennom hele prosjektperioden. Det positive engasjementet og den løsningsorienterte tilnærmingen fra alle parter har vært avgjørende for at vi har kunnet realisere dette prosjektet på en så god måte, sier prosjektleder Prytz.

«– Vi har gått fra å ha et av landets mest forurensete havneområder til en ren havn.»



- 30 ÅRS ERFARING
- MARKEDETS TYNGSTE UTSTYR
- RETT PRIS TIL HØYESTE KVALITET

**Spesialisten på  
AVANSERT MUDRING og  
UNDERVANNSSPRENING**

Wasa Dredging Ltd. Vaasa, Finland | Tel: +358 6 3444 111 | [info@wasadredging.fi](mailto:info@wasadredging.fi) | [www.wasadredging.fi](http://www.wasadredging.fi)



*Prosjektet ble dyrere enn hva man først antok, blant annet på grunn av krigen i Ukraina og økonomiske svingninger. Hva det hele kom på totalt er ennå ikke kjent.*

### **Kostnadssprekk**

Som Havnemagasinet kunne fortelle i fjor vår opplevde Prosjektet Ren Havn i Hammerfest en sterk kostnadsøkning underveis i prosjektet. Dette var knyttet til det totale usikkerhetsbildet som følge av krigen i Ukraina og svingninger i internasjonale markeder.

Omfanget var pr. da estimert til cirka 68,3 millioner for Hammerfest kommune og Hammerfest havn KF og prosjektet ba eierne ta stilling til den økonomiske utviklingen.

Prosjektets opprinnelige ramme

var på 456,5 millioner kroner hvor tilskudd fra Miljødirektoratet utgjorde 29,3 prosent, tilsvarende 133,7 millioner kroner. Den øvrige kostnadsfordelingen var opprinnelig at Kystverket var inne med 13,4 prosent og 61,23 millioner kroner, Finnmark fylkeskommune eide 14,6 prosent av prosjektet med sine 66,52 millioner kroner mens Hammerfest kommune og havneforetaket var inne med 42,7 prosent og 195,05 millioner kroner. Kystverket økt på sin side egen ramme i prosjektet til 97,5 MNOK som følge av de

prognoser man hadde i fjor vår.

Hvordan man nå ender opp til slutt er ennå for tidlig å si.

- Det kan jeg dessverre ikke svare på nå. Prosjektet er overlevert, men totalkostnaden er ennå ikke kjent. Sluttoppgjør med entreprenør, samt noen mindre arbeid gjenstår, forteller Esben Prytz i Kystverket.

### **- Kjempeledelig opprydding**

Hammerfest kommune sier i en uttalelse at det er kjempeledelig at oppryddingen i havna nå er

gjennomført og at sjøbunnen kan sies å være ren igjen.

– Vi har gått fra å ha et av landets mest forurensede havneområder til en ren havn. Store mengder skadelige miljøgifter er fjernet og gjort utilgjengelig for alle artene som oppholder seg og spiser i havneområdene våre. Kommunen takker for et godt samarbeid og god dialog med både Miljødirektoratet, Kystverket, entreprenør og alle andre som i mange år har bidratt til å komme i mål med dette store miljøprosjektet, ifølge Hammerfest kommune.

#### Omfattende sjøarbeider

Prosjektet har omfattet mye sjøarbeider, som er utført av NCCs

datterselskap og spesialister på fagfeltet, Sjøentreprenøren.

– Med denne overleveringen viser NCC igjen evnen vi har til å gjennomføre denne typen komplekse prosjekter. NCC Infrastructure og datterselskapet Sjøentreprenøren AS har solid erfaring innen disse fagområdene og gode kompetansemiljøer for denne typen arbeider, sier leder for NCC Infrastructure Norge, Per Jonsson.

Prosjektet startet opp arbeidene i januar 2022 og er et samarbeid mellom Kystverket og Hammerfest kommune, og med NCC som hovedentreprenør. ■



NCC Infrastructure og datterselskapet Sjøentreprenøren viser igjen evnen til å gjennomføre denne typen komplekse prosjekter, sier leder for NCC Infrastructure Norge, Per Jonsson.

**Boskalis**  
Terramare

# DREDGING EXPERTS

OF THE NORDIC AREA



**70 YEARS OF EXPERIENCE**



**COMPETENT EXPERTS**



**OVER 40 MARINE UNITS**



**VERSATILE KNOW-HOW**

Boskalis Terramare has strong experience and special know-how in dredging and marine construction.

Specialisation in different types of dredging services, such as underwater drilling and blasting and port construction, has made us the leading contractor in the Nordic area.

**WE CREATE NEW HORIZONS**





EMSA har vært i Norge for å føre kontroll med skip og havner. Endelig resultat foreligger ikke ennå. Dette bildet er tatt i forbindelse med en inspeksjon ved Narvik bulkterminal. Fra venstre: Vibeke Rasmussen, Kystverket, Gerasimos Papaspyrou, EMSA, Raymond Johansen, Sjøfartsdirektoratet, Rui Silva Dias, EMSA, Bjørn Ove Hansen, Sjøfartsdirektoratet, Tom Eirik Gylseth, Sjøfartsdirektoratet og Gry Karlsen Lunde, Kystverket.

FOTO: LEMONIA TSAROUCHA, ESA.

# Første EMSA-tilsyn på 20 år

Blir bulkskip i norske havner lastet og losset på en trygg og forskriftsmessig måte? Det skulle europeiske maritime myndigheter undersøke da de besøkte Norge og Kystverket, Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet - for første gang på 20 år.

**Hvert år skjer** rundt 1300 anløp av bulkskip langs norskekysten, og omkring samme antall laste- og losseoperasjoner blir gjennomført. Bulklast er last som fraktes i løs form i lasterom, for eksempel malm, kalk, kunstgjødsel og grus. Slik type last utgjør en sjøsikkerhetsrisiko dersom den ikke håndteres riktig.

## Forebygger ulykker

- Dersom bulklast ikke er lastet eller losset på sikker måte kan det gå ut over sikkerheten til fartøyet. Feil-lasting kan føre til ulykker, store skader og tap av menneskeliv. Det er dette man vil forsikre at ikke skjer gjennom «EU-direktivet for sikker lastning og lossing av bulkskip»,

forklarer seniorrådgiver i Kystverket, Gry Karlsen Lunde.

Ifølge direktivet skal skip og havn før anløp utveksle informasjon om skip, havnen skipet anløper og last. Før lastning eller lossing begynner skal de være enige om en plan og gå gjennom en sikkerhetssjekkliste. Operasjonen skal overvåkes fra begge sider og kommunikasjonsmetoden skal være avtalt. Skipet skal ikke bli utsatt for unødvendige «skjærkrefter» (tverrbelastning) under operasjonen. Det kan for eksempel oppstå hvis et lasterom er lastet fullt opp og rommet ved siden av er tomt. Derfor er en godt laste- eller losseplan svært viktig.



Det ble også holdt møter hos Nærings- og fiskeridepartementet. Fra venstre: Gry Karlsen Lunde, Kystverket, Bjørn Ove Hansen, Sjøfartsdirektoratet LEMONIA Tsaroucha, ESA, Gerasimos Papaspyrou, EMSA og Rui Silva Dias, EMSA. Foto: Vibeke Amundsen, Kystverket.

Norske myndigheter som har ansvar etter dette direktivet, og som ble satt under lupen under besøket var Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Jurist Gry Karlsen Lunde og navigatør Vibeke Rasmussen utgjorde duoen som representerte Kystverket under tilsynet. En representant fra ESA var med som observatør under inspeksjonen, og skal følge opp eventuelle avvik som EMSA finner.

foregår det ofte lossing av lastning av gjødsel og i Narvik er malm en stor del av lastevolumen som skipes ut. Lasteskipet som ble inspisert i Narvik var fullastet med malm på vei til Kina.

- Det var nyttig og konstruktivt å møte EMSA-inspektørene som driver tilsyn av dette direktivet i hele Europa, sier de to Kystverk-representantene etter besøket.

### Foreløpige funn

Foreløpige funn etter EMSA sine tilsyn i EU- og EØS- området er at det trolig vil være behov for å revidere regelverket om sikker lastning og lossing, noe som innebærer både et EU-direktiv og et internasjonalt regelverk (BLU Code-Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers). Dette arbeidet vil i så fall kunne påbegynnes i 2024/2025. EMSAs endelige resultat etter tilsynet i Norge er ennå ikke klar. ■

### Europeiske regler - nasjonalt ansvar

Både Kystverket og Sjøfartsdirektivet har ansvar for å følge opp dette direktivet. Og gjennom EØS-avtalen er vi pliktig å ta imot inspeksjon fra europeiske maritime myndigheter som påser at EU-regelverk er gjennomført i Norge. Det er EMSA (European Maritime Safety Agency) som utfører slike inspeksjoner på vegne av EFTAs overvåkningsorgan ESA.

### Første tilsyn på 20 år

Direktivet har eksistert i 20 år, men det er første gang det gjennomføres inspeksjon av dette i Norge. Kystverket har imidlertid rapportert om sitt arbeid på feltet til ESA hvert tredje år. De europeiske inspektørene førte tilsyn både med myndighetene og med havner og skip i løpet av besøket. Tre havner og ett bulkskip ble inspisert. To havnerminaler i Narvik og en i Porsgrunn ble ettergått i sømmene i lys av bulkdirektivet. I Porsgrunn



Den svenske regjeringen har gitt oppgaver til flere myndigheter for å se hvordan elektrifiseringen av transportsektoren kan fremskyndes. Dette innebærer for eksempel å identifisere kommuner som legger forholdene til rette for elektrifisering av skipsfarten.

Det er ingen hemmelighet at regjeringen ser på elektrifisering av transportsektoren som et hovedmidlene for å nå våre klimamål.

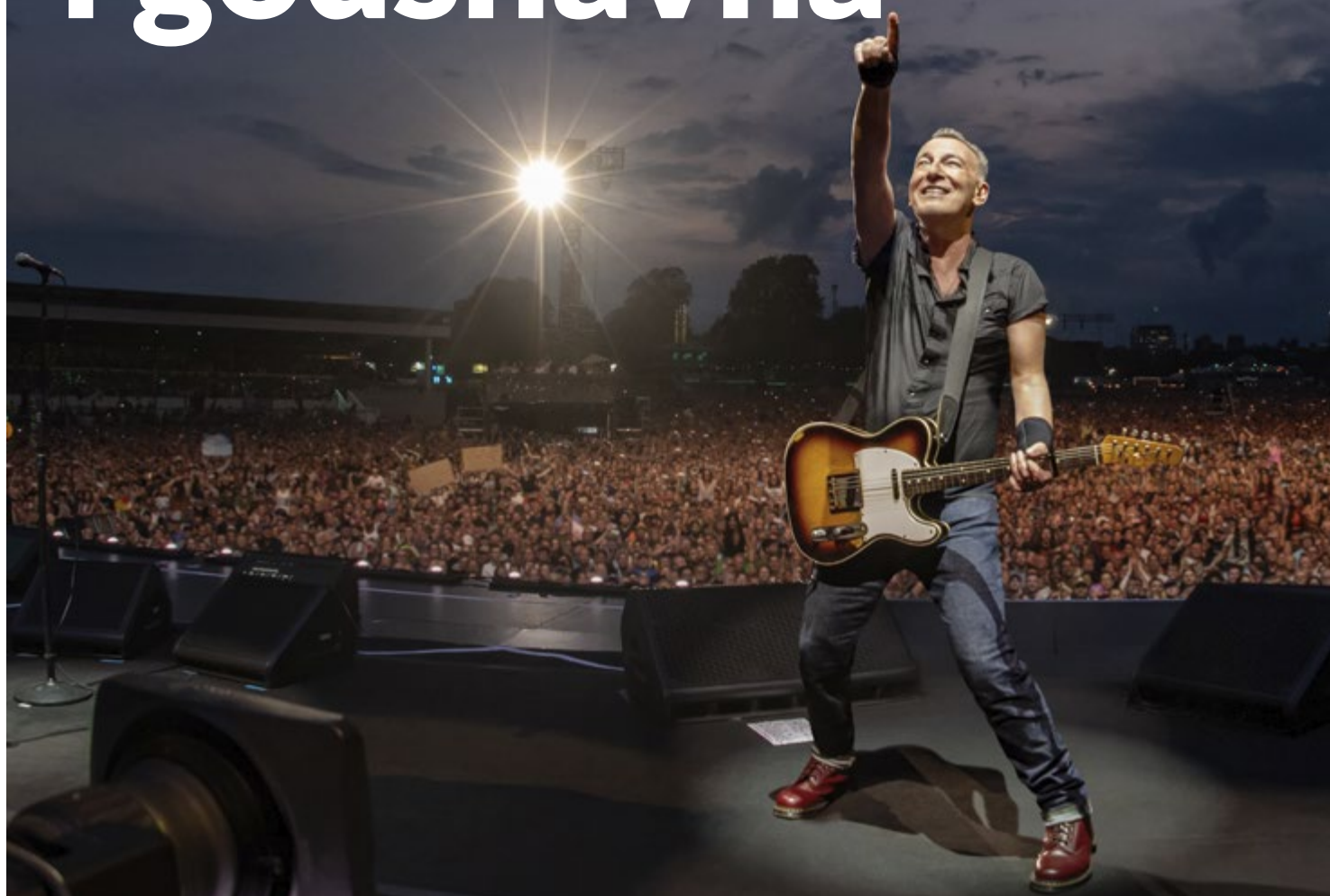
- Elektrifisering av transportsektoren er sentralt for å nå Sveriges klimamål og er viktig for næringens konkurransevne. Oppdragene tar blant annet sikte på å forenkle elektrifiseringen av skipsfarten, sier infrastruktur- og boligminister Andreas Carlson i en kommentar.

Transportstyrelsen må for eksempel gjøre tiltak for å legge til rette for sertifisering av nye løsninger knyttet til elektrifisert skipsfart med fokus på omlegging av skip til elektrisk drift.



Her gjennomføres det dokumentkontroll om bord i skip.

# Rock'n roll i godshavna



«Now I carry my operator's license and spend my days just running this crane.»

Alle med snev av kunnskap om havn og havnedrift vet at det ofte er rock'n roll på havna. Til sommeren smeller det ekstra kraftig i godshavna på Dokken i Bergen. Bruce Springsteen trengte bare minutter på å selge ut det som gjør godshavna til Bergens største konsertarena.

AV ANDRÉ HAGEN

**Når en gjester** en konsert med selveste Bruce Springsteen vet man aldri helt hva man får, bortsett

fra noe som aldri slår feil; han gir full pinne fra begynnelse til slutt og sjelden under tre timer.

## Havnearbeidernes venn

Med den rammen som godshavna i Bergen danner for det som skal skje 21. juli burde det ligge an til at han trår til med en hyllest til havnearbeiderne med låten «Night»; «You get up every morning at the sound of the bell. You get to work late and the boss man's giving you hell.», eller kranførerne i «Tucson Train»; «Now I carry my operator's license and spend my days just running this crane.». Vi tør nesten garantere at entreprenørene får sitt; «I got a



Bruce Springsteen fyller godshavna i Bergen denne sommeren.

FOTO: ROB DEMARTIN.

job working construction for the Johnstown Company.» i «The River».

### Innrammet av containere

Uansett, Springsteen har vært i Bergen flere ganger før, men det har aldri vært så digert som nå.

I byen mellom de sju fjell har man lett etter et område som var stort nok til at også Bergen kunne huse større konserter enn de man har hatt til nå på Koengen like ved Vågen. Noe likt det man har kunnet gjøre

i andre norske byer og det har man nå altså funnet på havna. Nå er planleggingsarbeidet i full gang for å rigge området til konsertarena.

- Jeg ser virkelig frem til dette. Sammen med Bergen Havn skal vi lage en god opplevelse for både publikum og artist. Som konsertarrangør har vi godt av å prøve oss på nye områder, og så blir det viktig å bruke Dokken for det området er, nemlig en godshavn, sier Frank Nes hos Bergen Live som arrangerer konserten.

### Planlagt lenge

- Vi synes dette er et kjempespennende prosjekt, og ønsker å være med å bidra til noe som er positivt for byen og for publikum, forteller direktør Michal Forland i Bergen Havn.

Sammen med Bergen Live, har Bergen Havn planlagt Dokken som midlertidig konsertarena i lang tid. En konsert på Dokken i juli 2022 ble lansert, men på grunn av usikkerhet rundt koronapandemien, ble konserten avlyst. Nå er imidlertid turneen klar, og konserten i Bergen blir den eneste konserten med Bruce Springsteen and the E Street Band i Norge i 2024.

### Ordinær havnedrift

På Dokken vil rundt 20 000 kvadratmeter med containerområde bli omgjort til en gigantisk konsertarena, hvor containerne vil utgjøre rammen rundt konserten ved at de blir flyttet ut og rundt konsertarenaen. I tillegg til å ramme inn konsertarenaen vil de også utgjøre en buffer mot sjøen, og virke støydempende på omgivelsene utenfor konsertområdet.

- Dette vil ikke få så store innvirkninger på aktiviteten, bortsett fra noen innskrenkninger på området i dagene frem mot konserten og

på selve konsertdagen hvor vi nok må stenge det meste av aktiviteten, sier markedssjef i Bergen Havn, Nils Møllerup.

Han forteller at både cruiseskip, Fjordline og Kystruten vil komme og gå som normalt denne dagen.

### Kan bli flere

Det er første gang Bergen Havn er med å arrangere storkonsert, men på havna drar de med seg god erfaring tidligere store arrangementer som for eksempel Tall Ships Races og Fjordsteam når de nå skal tilby rock'n roll på Dokken.

- Vi har hatt en god dialog med Bergen Live siden de kontaktet oss første gangen med ideen, og har troen på at dette vil bli et bra arrangement. I tillegg opplever vi at bedriftene som holder til inne på Dokken er positive, noe som har vært vesentlig for oss for å kunne si ja til konserten, sier havnedirektør Michal Forland.

Han forteller at erfaringer fra Springsteen-konserten vil være en faktor når man skal vurdere om man skal gjøre dette flere ganger.

- Nå skal vi konsentrere oss om å få til en flott konsertopplevelse på Dokken nå i sommer, sier Michal Forland. ■



# Høster lovord fra pilotkunder

Det er utallige kaier langs kysten og et mylder av fraktesfartøyer. Men mange seiler uten full last samtidig som veinettet er i ferd med å bli sprengt. Keelspot vil være med på å løse disse problemene.

FOTO: PETTER SÆTREMUR.



Som Havnemagasinet kunne fortelle i siste papirutgave i 2023 har et oppstartsfirma i Bergen ønske å gjøre det lettere, enklere og billigere å frakte gods på sjøen. Arbeidet med en bedre digital kundereise innen kystfrakt begynner for alvor å sette seg og det lille selskapet høster allerede lovord fra pilotkunder.

AV ANDRÉ HAGEN

**Målet til det** lille Bergensfirmaet Keelspot er å utnytte flåten fraktkapasitet bedre og få mer godstrafikk over fra lastebil til båt, for derigjennom å kutte CO2-utslipp samt unngå trafikkinfarkt på dårlige utkantveier.

Med en felles app for redere og kunder gjør man det mulig å kontrahere oppdrag smartere, raskere og mer kostnadseffektivt.

– Politikerne ønsker å få frakten fra vei til sjø, og årlig brukes det hundrevis av millioner statlige kroner på å utbedre havner og farleder. Så sent som like før jul

fikk ytterligere tre havner store tilskudd til utbygging og effektivisering. Likevel går skipene i gjennomsnitt med 30-40 prosent ledig kapasitet, sier Keelspot-gründer, hovedaksjonær og daglig leder Svein Arild Vatsø.

Han har selv jobbet på sjøen i nær 20 år og vet hvordan det tradisjonelle nærskipsfartmarkedet fungerer. Vatsø mener det nå er på høy tid at smidige datasystemer erstatter ringerunder til faste kontakter, e-poster og telefaks.

Sammen med forretningspartner og teknisk ansvarlig Rick Jones, programmerer Ivar Borthen, kundeoppfølger Jon Runar Heggelund og arbeidende styreleder Peter Hove Hildebrandt, som ledet Maersks digitale transformasjon, har han lagt en slagplan

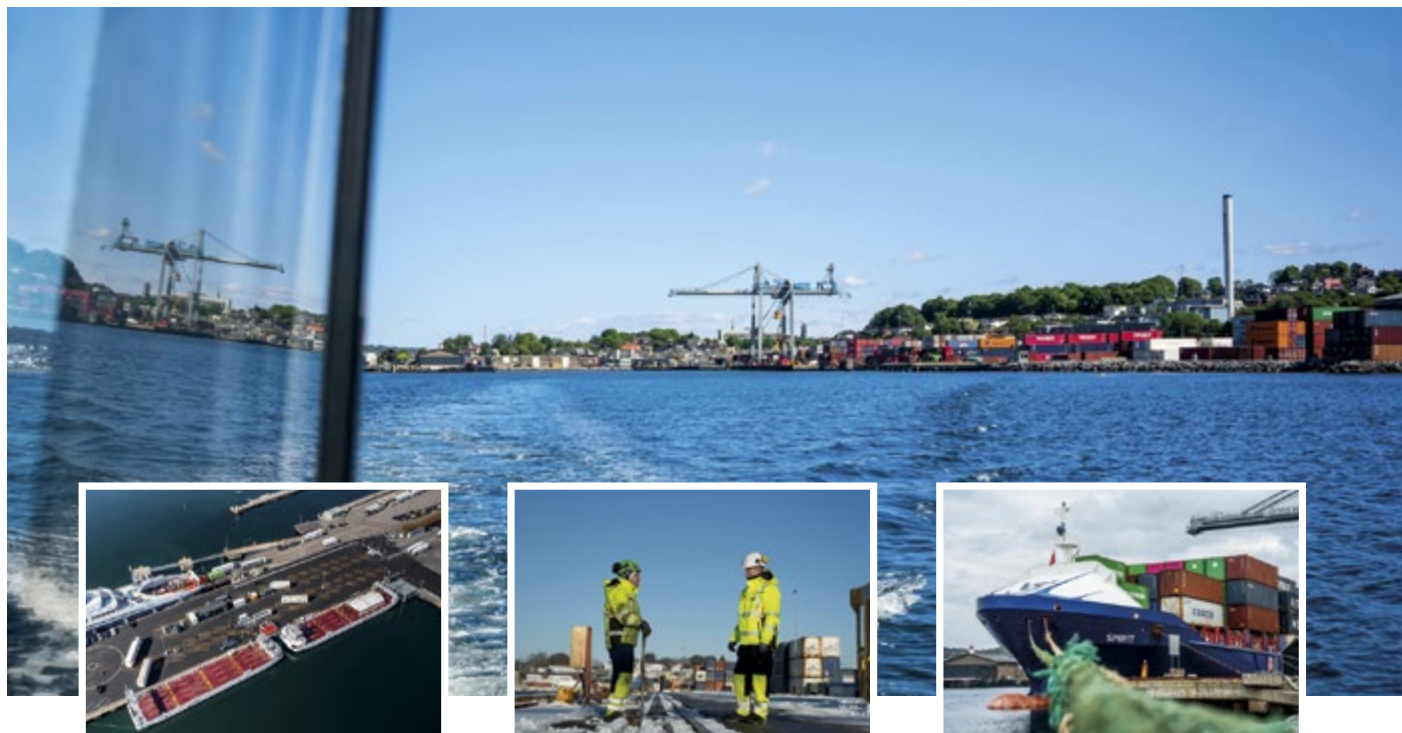
for Keelspot. På få måneder har mange tusen tonn gods blitt fraktet via pilotordningen, og over hundre selskaper er registrert i plattformen.

Ambisjonen er å omsette for hele 200 millioner kroner om fem år.

### Inspirasjon fra Uber, Airbnb og Tinder

Initiativtakerne mener forholdene burde ligge godt til rette for et slikt prosjekt her i landet.

– Norge er verdensledende på teknologi og vi har en enormt lang kystlinje, spredt bosetning og et utall kaier og havner, understreker Vatsø og får støtte fra amerikaneren Jones, som har lang erfaring med utvikling av teknologiløsninger.



**Gjør det mulig for regionalt næringsliv  
å flytte gods fra vei til sjø**

moss-havn.no



Disse er det som står bak Keelspot og har utviklet tjenesten. Fra venstre Svein Arild Vatsø, Jon Runar Heggelund, Ivar Borthen og Rich Jones.

FOTO: THOR BRØDRESKIFT.

Nå utvikler de smarte algoritmer og kunstig intelligens for fraktmarkedet og modellen er i grove trekk kjent fra for eksempel nettdating, overnattingskatalogen Airbnb og drosjetjenesten Uber. Via en nettleser-basert app kan befraktere finne aktuelle redere og speditorer og omvendt. Priser og betingelser kan om ønskelig avtales direkte mellom aktørene uten unødvendige mellomledd. I appen ligger det administrative verktøy for dette.

– Det er viktig å understreke at «markedsplassen» er tosidig. Redere og skipsoperatører flagger ledig kapasitet i sanntid og får raskere tilgang til markedslaster og oppdrag, mens befrakterne på samme måte kan legge ut fraktbehov og få raskere tilgang til ledige fartøy, sier Svein Arild Vatsø.

Nå er ikke digitale markedsplasser for shipping noe helt nytt, men slike har stort sett vært begrenset

til særskilte fraktområder eller i form av lukkede systemer mellom etablerte samarbeidspartnere.

– Med Keelspot mener vi at vi har en modell med elementer som fungerer for et vidt spekter behov, også for mindre aktører uten faste kunder eller fraktleverandører.

Blant de som har hatt tro på visjonen er Innovasjon Norge, Sarsia, Validé, Sogn og Fjordane Fondet og investor Jan Børge Sagmo, tidligere sjef i Bergen Carbon Solutions. Til sammen har disse aktørene gått inn med sju millioner kroner i prosjektet.

### Gode grunner for konservative rutiner

Skipstransportbransjen er tradisjonsrik og av natur konservativ. Med store investeringskostnader og høye driftsutgifter har aktørene gjennom tiår funnet modeller som er forutsigbare og trygge, i stor grad basert på etablert, fast samarbeid og et mylder av personlige, tillitsbaserte kontakter.

– Det er ikke noe galt med slike gode tradisjoner, men disse har nok delvis vært med på å hindre fleksibilitet og full utnyttelse av reell kapasitet. Noe av det som holder nærskipsfarten tilbake er frykten for at andre lykkes, og at alle kjemper hver for seg, hevder Vatsø.

– Vi mener Keelspot er et supplement og en alternativ løsning som både kan fungere for kunden som har behov for å få fraktet varer, enten det er over Atlanterhavet eller til en kai noen timer unna, og for rederen som ønsker å utnytte lastekapasiteten bedre. Det er dårlig forretning å seile med utnyttet kapasitet.

### Weisystemet kan bryte sammen

Når forespørsler via Keelspot når ut til mange aktører på en gang spares det mye tid. Dette teller når skip skal velges fremfor lastebiler, som i mange tilfeller tross alt vil levere varene noe raskere.

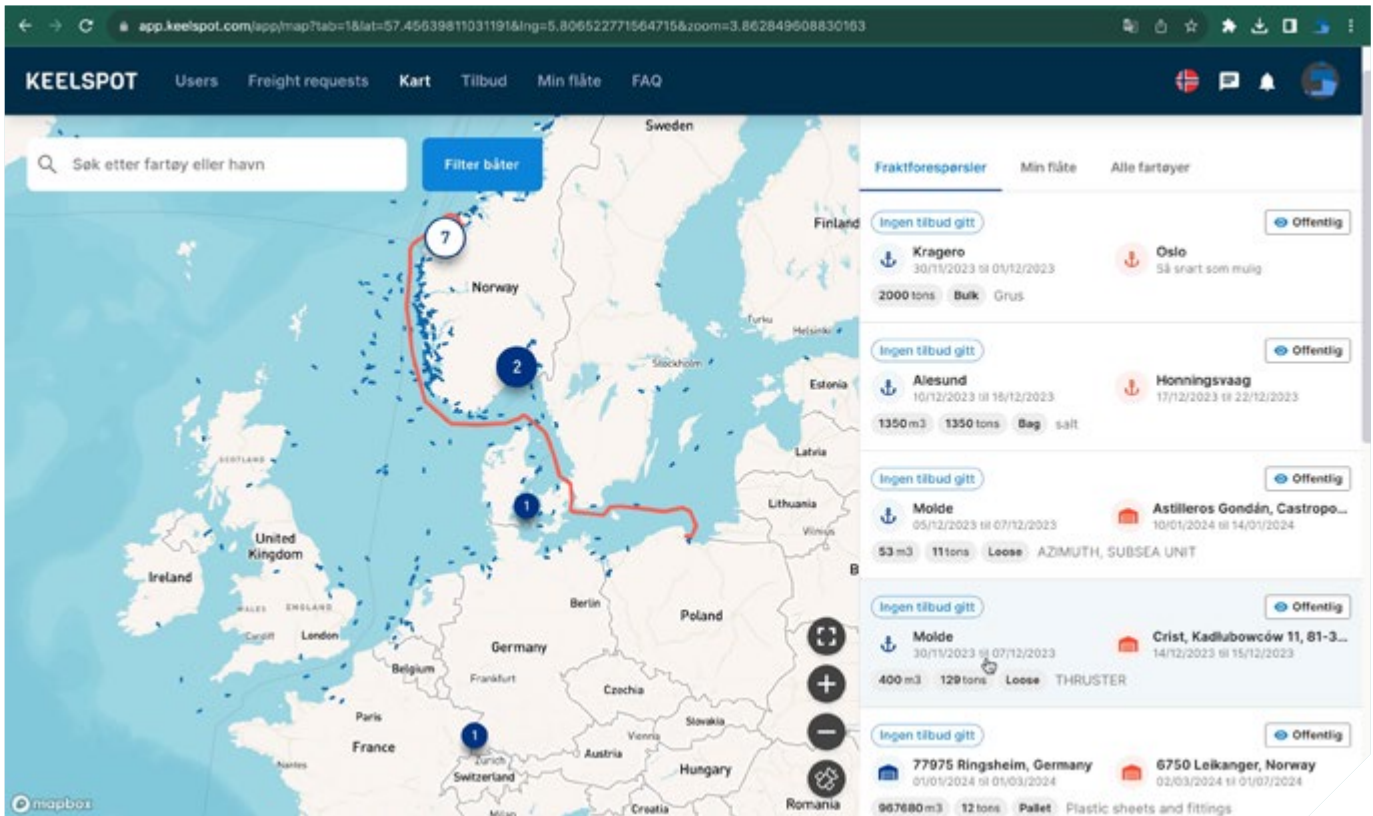
Statens vegvesens prognoser viser videre at 70 prosent av transportveksten i Norge vil skje på lastebil frem mot 2050. Da er det klart at veinettet, særlig i utkant-Norge, vil slite med å takle belastningen. På sjøen er derimot fraktkapasiteten nesten uendelig og enormt fleksibel.

I tillegg kommer miljøgevinstene. Bedre utnyttelse av skipsflåten vil gi enda lavere operasjonelt karbonutslipp for hvert tonn gods for en transportsektor som allerede har grunnleggende gunstige utslippstall sammenlignet med veitransport.

### Fin respons i markedet

Svein Arild Vatsø mener at markedet på denne bakgrunnen viser tydelige tegn på interesse for oppstartsbedriften med lokaler i NCE Fintech Hub, inkubatorsenteret i Media City Bergen:

– Vi har fått inn vel 100 registrerte selskaper siden vår MVP (minimum viable product) ble



Keelspot er en nettbasert tjeneste med lav brukerterskel. Her ser vi en skjermdump av tjenesten.

lansert i september, og kunne like før jul notere den første betalende kunden. Når testperioden med disse pilotkundene er over står kommersialisering og satsing på utlandet for tur. Målet er at testperioden og forbedringsprosessen som følger denne munner ut et så gjennomarbeidet produkt at alle kundene er villige til å betale for tjenesten. Planen er at endelig kommersialisering av Keelspot med tilhørende full lansering som inntektsgivende tjeneste skal skje i frem mot sommeren, sier daglig leder og gründer Svein Arild Vatsø.

### Fornøyd pilotkunde

En av pilotkundene hos Keelspot er Selstad, som leverer et bredt spekter utstyr, løsninger og service til ulike havbaserte næringer.

Med hovedkontor i Måløy og operasjoner fra 18 lokaliteter i inn- og utland er effektiv frakt en nøkkelfaktor.

Logistics manager Janne Seljeseth Dybvik sier at Selstad ofte

braker lastebåter, servicefartøy og mindre fraktfartøyer for å sende utstyr og deler til kundene, i tillegg til at mye naturligvis går langs landeveien.

– For en kystbedrift som i stor grad leverer til næringsdrivende langs kysten er sjøtransport være en innlysende løsning. Ofte er sjøtransport også rimeligere, men likevel havner altså mange leveranser på lastebil. Ikke minst når det haster.

Hun påpeker at fraktfartøyer ofte seiler uten å utnytte kapasiteten skikkelig. Bedre oversikt over fraktmulighetene kan kanskje bidra til å gjøre sjøen mer konkurransedyktig også tidsmessig.

– Jeg syntes et kystland bør sende mye mer gods sjøveien og håper at nye tekniske løsninger skal gjøre det litt lettere å gjennomføre denne visjonen, sier logistics manager Janne Seljeseth Dybvik. ■



For 2024 har Oslo Havn justert prisene i takt med konsumprisindeksen på fire prosent. Samtidig spisser man miljørabattene for å belønne skip som reduserer utslipp.

- Det skal lønne seg å investere i og ta bruk i nullutslippsteknologi. Vi vrir dagens rabatter i retning av en mer miljødifferensiert prisstruktur for å premiere skip som reduserer utslipp. Samtidig har vi økt miljøbidraget for alle som sikrer og fremskyn-der nødvendige investeringer i nullutslippsteknologi. Dette håper vi bidrar til at Oslo når målsetningen om 95% reduksjon av klimagasser innen 2030, sier Einar Marthinussen, kommersiell direktør i Oslo havn.

# Ekspllosiv vekst innen cruise - både i antall skip og passasjerer



Cruise-trafikken til Norge fortsetter å vokse og har aldri vært større. I fjor var det Ålesund som tok imot flest cruisepassasjerer.

Tallene fra årets cruisesesong er klare og tallene viser at det massiv vekst i både antall skipsanløp og passasjerer

AV ANDRÉ HAGEN

**Ifølge prognosene vil** denne utviklingen fortsette også dette året.

## **Datainnsamling gir tidlige tall**

Det er etter at Kystverket etablerte Kystdatahuset at det nå lar seg gjøre å hente ut trafikkdataene mye tidligere enn hva man gjorde tidligere, da for eksempel Cruise Norway eller Innovasjon

Norge samlet dataene inn basert på innrapportering fra hver enkelt destinasjon.

Nå skjer dette så å si automatisk gjennom fortløpende havnedatarapportering som skjer via SafeSeaNet Norway og dermed kan tallene for fjoråret hentes inn allerede nå og tallenes tale er krystallklar. Cruise er for alvor tilbake etter pandemien. Veksten er formidabel, sett både i forhold til fjoråret og ikke minst hvordan det var før Covid-19 inntraff.

## **Nær to millioner flere reisende**

Tallene for 2023 viser 3 943 skipsanløp hvor det var 6 162 235 passasjerer om bord. De samme tallene fra 2022 var 3 469 og 4 266 716.

Prognosene man opererte med for 2023 tilsa at man skulle komme ut noe lavere enn det man til slutt gjorde. De første anslagene tilsa et besøk på 3 847 anløp og 5,5 millioner passasjerer, men tallene ble altså til slutt betydelig høyere enn dette. to prosent flere skipsanløp enn først antatt, og hele 12 prosent flere passasjerer enn det man forutså i prognosene for sesongen tok til.

Årsaken til at prognosen ikke slo helt til har sin helt naturlige

forklaring. I 2022 var passasjerbelegget lavere enn normalt og Kystverket la derfor til grunn antall passasjerer pr. anløp til lik det som var tilfellet i 2018/2019, altså før pandemien. I ettertid viser det seg at skipene har blitt større og dermed har også kapasiteten økt i forhold til hva som var tilfellet før Covid-19. Det kom dermed i nesten 0,7 millioner flere passasjerer enn det man først anslo.

### Fortsetter i år

Prognosene for 2024 er at den positive veksten vil fortsette. Ventelig vil det kunne ende opp på en vekst på fire-fem prosent, og dermed trolig 161 flere skipsanløp. Når det gjelder passasjerveksten så vil den være litt høyere enn antall anløp i prosent, og det anslås at det kan komme over 350 000 flere passasjerer i år, kontra i fjor. Slår disse prognosene til vil antall cruisepassasjerer som telles til norske havner og destinasjoner kunne passere over 6,5 millioner i år og for andre år på rad tilføre flere reisende enn det faktisk bor mennesker her i landet.

La oss legge til at disse tallene er basert på prognoser og disse så ledes er mer å regne for en retning/

trend man ser for seg. Av erfaring vet man at det også blir en del justeringer gjennom året.

Prognosen er basert på en forenklet modell hvor Kystdatahuset har fått inn forventede anløpstall for Cruise Norway sine medlemshavner og som nevnt ses dette videre basert på Kystverkets datakilde, SafeSeaNet Norway, hvor alle destinasjoner inngår. Ventelig vil det også være noe variasjon i hvilke fartøy som telles med i cruisestatistikken i havnene i forhold til det som er Kystverkets forutsetning. Dette gjør at det er noe usikkerhet på grunn av ulik telling. For eksempel kan Longyearbyen ha spesielt stor differanse på grunn av ulike kategorisering av fartøy.

### Bergen og Ålesund størst

Når det gjelder hvem som er de største destinasjonene her i Norge så leder Bergen fortsatt nokså klart når det gjelder antall anløp. Bergen hadde i fjor 50 anløp flere enn hva man hadde i 2022, og endte på totalt 358 cruiseanløp. Dermed er Bergen tilbake til der man var før pandemien, og vel så det. Etter å ha notert seg for 339 anløp i 2019 kom nedgangen i 2022, men nå er

veksten altså tilbake.

Ålesund er nummer to målt etter antall anløp (283), Longyearbyen nummer tre (264), mens Tromsø holder fjerdeplassen og opplevde nesten 70 flere anløp i fjor i forhold til 2022.

Når det gjelder antall passasjerer så er det Ålesund som er på topp. Alle destinasjoner opplevde i fjor en nærmest eksplosjonsartet vekst sett opp mot året før.

Til Ålesund kom det skip med til sammen 654 000 passasjerer, noe som er en solid vekst fra 2022 hvor det var nær på 417 000 passasjerer om bord.

I Bergen var det 610 000 passasjerer om bord mot 364 000 i 2022, mens Stavanger innehar tredjeplassen på oversikten over flest passasjerer med 570 000 cruisepassasjerer, mot 429 000 året før.

År	Antall anløp	Passasjerer om bord
2013	2 402	3 278 462
2014	2 308	3 021 884
2015	1 975	2 747 937
2016	2 122	2 704 375
2017	2 293	3 191 711
2018	2 624	3 710 720
2019	2 882	4 084 062
2020	467	120 196
2021	417	162 319
2022	3 469	4 266 716
<b>2023</b>	<b>3 943</b>	<b>6 162 235</b>
2024 prognose	4 104	6 527 241
Endring 2023-p2024	161	365 006
	4 %	6 %
Endring 2022-2023	474	1 895 519
	14 %	44 %

Slik ser utviklingen ut når det gjelder cruise til Norge fra 2013 til og med fjoråret, samt prognoser for 2024.

ALLE ILLUSTRASJONER: KYSTVERKET.

Destinasjon - antall anløp	2023	2022	2019
Bergen	358	308	339
Ålesund	283	240	179
Longyearbyen	264	196	114
Tromsø	241	213	175
Stavanger	203	211	236
Geiranger	162	137	210
Oslo	160	169	124
Honningsvåg	147	124	92
Kristiansand	134	123	53
Olden	132	111	91
Haugesund	125	107	51
Flåm	112	116	157
Trondheim	105	91	80
Eidfjord	77	91	89
Hellesylt	75	81	144
Alta	75	67	30
Ny-Ålesund	75	64	22
Molde	73	65	36
Åndalsnes	69	41	45
Leknes	67	51	48
Øvrige destinasjoner	1006	863	567
<b>Sum antall anløp alle destinasjoner</b>	<b>3943</b>	<b>3469</b>	<b>2882</b>

Her vises topp20-listen over destinasjoner som har flest skipsanløp.

Destinasjon - antall passasjerer om bord	2023	2022	2019
Ålesund	654 625	416 860	333 153
Bergen	609 756	364 334	553 572
Stavanger	570 587	429 048	461 420
Geiranger	374 951	246 108	398 712
Haugesund	372 334	260 014	79 560
Olden	362 669	234 993	167 660
Kristiansand	357 498	205 614	85 252
Oslo	352 050	269 485	231 762
Hellesylt*	280 550	238 129	330 924
Flåm	239 882	203 261	269 276
Nordfjordeid	195 662	125 456	44 069
Tromsø	188 718	147 236	154 134
Honningsvåg	177 236	125 413	142 499
Trondheim	173 846	132 370	133 677
Eidfjord	163 036	145 165	137 081
Molde	144 930	120 728	82 604
Åndalsnes	128 769	71 620	81 403
Måløy	108 501	32 990	9
Leknes	79 445	50 804	65 523
Longyearbyen	75 617	40 182	49 898
Øvrige destinasjoner	551 573	406 906	281 874
<b>Sum passasjerer om bord alle destinasjoner</b>	<b>6 162 235</b>	<b>4 266 716</b>	<b>4 084 062</b>

Her er oversikten som viser at det kom flest passasjerer med cruiseskip til Ålesund i 2023, samt de 19 neste på listen.

# Sertifisert som miljøfyrtårn



Harstad Havn er nå sertifisert som Miljøfyrtårn. - Vi skal jobbe enda mer de kommende år for å kunne sikre en mer bærekraftig og miljøvennlig drift, sier Cecilia Henninsten. Hun er miljøfyrtårnansvarlig i havneselskapet.

Harstad Havn er nå sertifisert som miljøfyrtårn. Benevnelsen viser at havneselskapet oppfyller strenge krav til arbeidsmiljø, innkjøp, energi, transport, avfall og estetikk.

AV ANDRÉ HAGEN

**Cecilia Henningsen** er den som bærer tittelen miljøfyrtårnansvarlig i Harstad Havn og sier at man er gåde ydmyke og stolte over å ha blitt sertifisert og legger til at hun håper at dette skal bidra til å inspirere og trekke flere i grønnere retning.

- Miljøfyrtårn er en av Norges mest brukte sertifikater for virksomheter, og på denne måten har Harstad havn KF mulighet til å dokumentere sin miljøinnsats og vise samfunnsansvar. Harstad havn har allerede innført forbedringer for

levering av avfall fra skip, der det er satt ut flere miljøcontainere på ulike kaier. Det skal være lett å komme til Harstad havn sine kaier for å levere avfall og vi skal tilrettelegge for god avfallshåndtering, sier Henningsen og legger til at man fra 2024 også har innført EPI for cruiseskip som skal hjelpe oss å spore til fremdrift i arbeidet med å redusere negativ miljøpåvirkning.

- I tillegg blir vi mer bevisste på å holde dokumenter oppdatert og relevante slik at kunder, leverandører og brukere skal få rett informasjon fra oss som havn, sier Henningsen.

## En teamjobb

Dette, med flere tiltak har blitt innført og i årene fremover vil havneselskapet ha mye mer fokus på hvordan man kan drifte på en mer bærekraftig måte, noe som også skal være til fordel for de som er knyttet opp mot havna.

Harstad havn skal blant annet ha et målrettet fokus på energibruk, transport, HMS-rutiner, innkjøp og håndtering av avfall.

- Gjennom en årlig innrapportering til miljøfyrtårnet og et årshjul skal vi oppdatere og informere alle ansatte hva vi i havna skal og bør gjøre. Det er viktig at alle i Harstad havn holdes oppdatert slik at vi alle er bevisste på våre handlinger. Dette er en teamjobb der vi alle er ansvarlig for forbedringer, for sammen kan vi bare bli bedre, sier Cecilia Henningsen og legger til at Miljøfyrtårn rett og slett

er miljøarbeid satt i system. Det handler om å være bevisst og legge til rette for at alle tar gode valg til det beste for miljøet.

### Fokusområde over år

Proessen for sertifisering har vært en gjennomgang av det man allerede gjør og har gjort, men samtidig har man forbedret områder der man kan bli bedre og man har samtidig vært mer bevisst på det ytre og indre miljøet.

- Harstad havn har over år hatt fokus hvordan vi på en bærekraftig måte skal drive havna, ikke minst er dette synliggjort gjennom strategiplanen for perioden

2022-2026. Nå skal vi bli enda bedre. Dette skal skje gjennom årlig innrapportering, revisjoner, tiltak, evaluering og nye måter å jobbe på. Det er ikke alltid de store endringene har mest betydning, man må gjøre litt og litt. Harstad havn har for eksempel tatt grep ved å omgjøre papirabonnement, til digitale utgaver. Vi har bedret avfallhåndteringen internt i bedriften, oppdatert og tilført flere HMS-dokumenter, kuttet ned på

papirforbruk og enda flere interne tiltak. Når vi bytter ut kjøretøy velger vi nå elektriske kjøretøy. Tre av fire biler er elektriske og sertifisering gir oss nå konkrete verktøy for miljøledelsen, som gjør det enklere for oss å lykkes med en grønnere omstilling, forteller Henningsen.



Miljøfyrtårn®

### Investering i fremtiden

Det kan koste og gjøre store endringer i en bedrift, men for Harstad Havn er dette en investering i

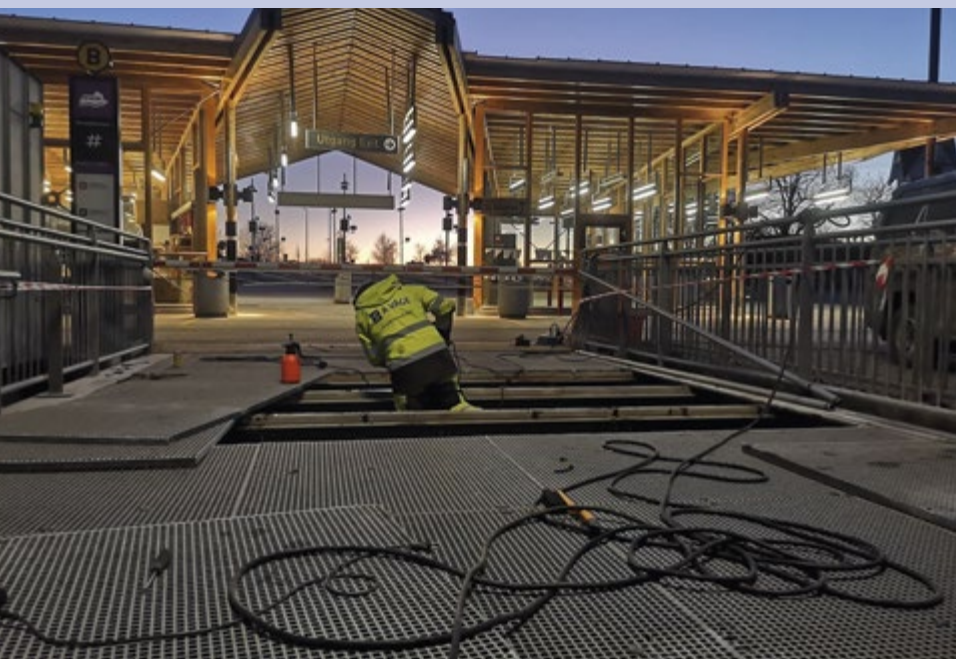
fremtiden. For skip og båter er det viktig at Harstad Havn legger til rette for at skipene og båtene skal ligge til kai på den mest miljømessige måten.

- Investeringene på landsstrøm for eksempel er noe som er kostbart, men gevinsten er desto større om man ser på det fremover i tid. Vi har tilgang til 230/400V strøm på de fleste av våre kaier, i tillegg har vi to landstrøms-lavspent anlegg som dekker tre kaier og et tredje landstrøms-lavspent anlegg er under prosjektering. Dette er en kostbar investering, men det bidrar til miljøforbedringer når de kan ligge til strøm, understreker Cecilia Henningsen. ■



# A.VÅGE AS

Over 60 års erfaring med anleggsarbeid



Vi har sidan oppstarten teke på oss arbeid innan heile bygge- og anleggssektoren:

- Oppføring av industribygg
- Bygging av damanlegg i betong til kraftverk
- Bygging av bruer, undergangar og rasoverbygg
- Bygging av ferjekaier til Statens Vegvesen
- Bygging av kaier til kommune, skipsverft, rederi og turistnæring
- Betongelement-produksjon

Våge AS, Morkamyra 15 – Furene, 6105 Volda

tlf. 70 07 88 83, epost: [post@avage.as](mailto:post@avage.as), [www.avage.as](http://www.avage.as)

# Henlagte fartøyer - Når politi og påtalemyndighet ikke vil bruke straffeloven

Henlagte fartøyer av forskjellig størrelse og i forskjellig tilstand er et problem for flere havner, og problemet dukker opp med ujevne mellomrom og i forskjellige varianter. Å henlegge et fartøy i havn eller annetsteds vil kunne rammes av forskjellige regelverk, typisk forurensningslovgivningen og havne- og farvannsloven. Det vil også kunne være rettsstridig vis à vis private rettigheter, for eksempel fordi plasseringen av fartøyet båndlegger annen manns eiendom. I visse tilfeller er forholdet sågar straffbart. Som kjent kan det være brysomt, både praktisk og juridisk, å bli kvitt henlagte fartøyer. Det kan også fort vise seg å bli økonomisk kostbart. Det har da verdi at man eventuelt kan henføre forholdet under en straffebestemmelse. Straff har en preventiv funksjon, ved at bruken av straff skal motivere vedkommende til å holde seg unna den aktuelle type handlinger for fremtiden (individualprevensjon), og – ikke minst – motivere andre til å avholde seg fra samme type handlinger (almenprevensjon).

**Dersom man plasserer** et fartøy på annen manns eiendom, typisk ved annen manns kai, uten å ha noen forutgående avtale, kan det rammes av straffeloven § 346 om «ulovlig bruk av fast eiendom m.v.». Bestemmelsen lyder:

*«Med bot straffes den som bruker eller rår over fast eiendom i strid med rettighetene til eieren eller en annen som rettmessig rår over eiendommen, slik at den berettigede påføres tap eller ulempe, eller i strid med dennes uttrykkelige forbud.»*

Jeg bisto for noen måneder siden en offentlig havn som var utsatt for en nokså frekk manøver. En mann hadde solgt en lystbåt. Båten var i passe dårlig forfatning. Kjøperen hentet ikke båten.

Selgeren ville bli kvitt den, og plasserte den like godt i den stedlige offentlige gjestehavn. Konfrontert med saken nektet selgeren først overfor havnens tjenestemann å ha plassert båten i gjestehavnen, men erkjente – etter konfrontasjon med at det fantes video-opptak – at båten var plassert der «for å bli kvitt den», ettersom kjøperen ikke kom og hentet den.

Etter litt frem og tilbake, blant annet med et pålegg etter havne- og farvannsloven § 17 overfor både selger og kjøper, forsøkte havnens tjenestemann å flytte båten tilbake til selgeren, men måtte gi opp, da selgeren fysisk intervenerte. Båten er således blitt liggende. Den opptar plass, det betales ikke, og det er – som vanlig i slike tilfeller – alltid en viss fare for havari som følge av dårlig ettersyn og usikkerhet om båtens tilstand. Dersom båten synker ved kai eller sliter seg og

driver ut i havnebassenget, kan det både oppstå fare og pådra kostnader.

Det ble innlevert anmeldelse mot selgeren for overtrødelse av straffeloven § 346. I anmeldelsen ble det pekt på at «gjestehavnen er ment for kortvarige besøk. Men i dette tilfellet dreier det seg rent faktisk om en form for (gratis) opplag, og dertil av en båt uten tilsyn. Dette er en aldeles uhjemlet benyttelse av gjestehavnen».

Til sakens rettslige sier ble det i anmeldelsen vist til at gjestehavnen er å anse som «fast eiendom» Ved å plassere båten i gjestehavnen «for å bli kvitt den», har selgeren «brukt eller rådet over» en fast eiendom, ved at han båndlegger en gjesteplass. Da påføres havnen «tap eller ulempe», eventuelt begge deler. Tapet består i at gjesteplassen ikke kan leies ut til ordinære kunder, og man taper derved inntekter. Ulempen består i at man har liggende en båt uten tilsyn og på ubestemt tid og med latent fare for havari. Havnens folk tvinges derfor til å gjøre et visst ettersyn.

Saken ble raskt henlagt av politiet «fordi det ikke er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger et straffbart forhold, jf. straffeprosessloven § 224». Henleggelsen var temmelig meningsløs. Her var jo det straffbare forhold opplagt, og sågar erkjent av vedkommende selger. Å forfølge saken ville derfor kreve minimale ressurser hos politiet. Henleggelsen ble derfor påklaget til statsadvokaten, som overordnet påtalemyndighet.

I klagen ble det pekt på de offentlige interesser som her var krenket. Det ble videre pekt på de offentlige havners ansvar for felles infrastruktur og for trygg ferdsel i farvannet. Videre ble det nøye redegjort for de problemer norske havner har med henlagte fartøyer. Det ble også pekt på følgende:

*«En henleggelse av en sak som den foreliggende, vil være en ren*





*«invitasjon» for folk som ønsker å bli kvitt en båt som er mer eller mindre utrangert – hva enten det er selger eller kjøper, evt arving –, eller for folk som rent faktisk trenger en [gratis] opplagsplass for kortere eller lengere tid, eller på ubestemt tid.»*

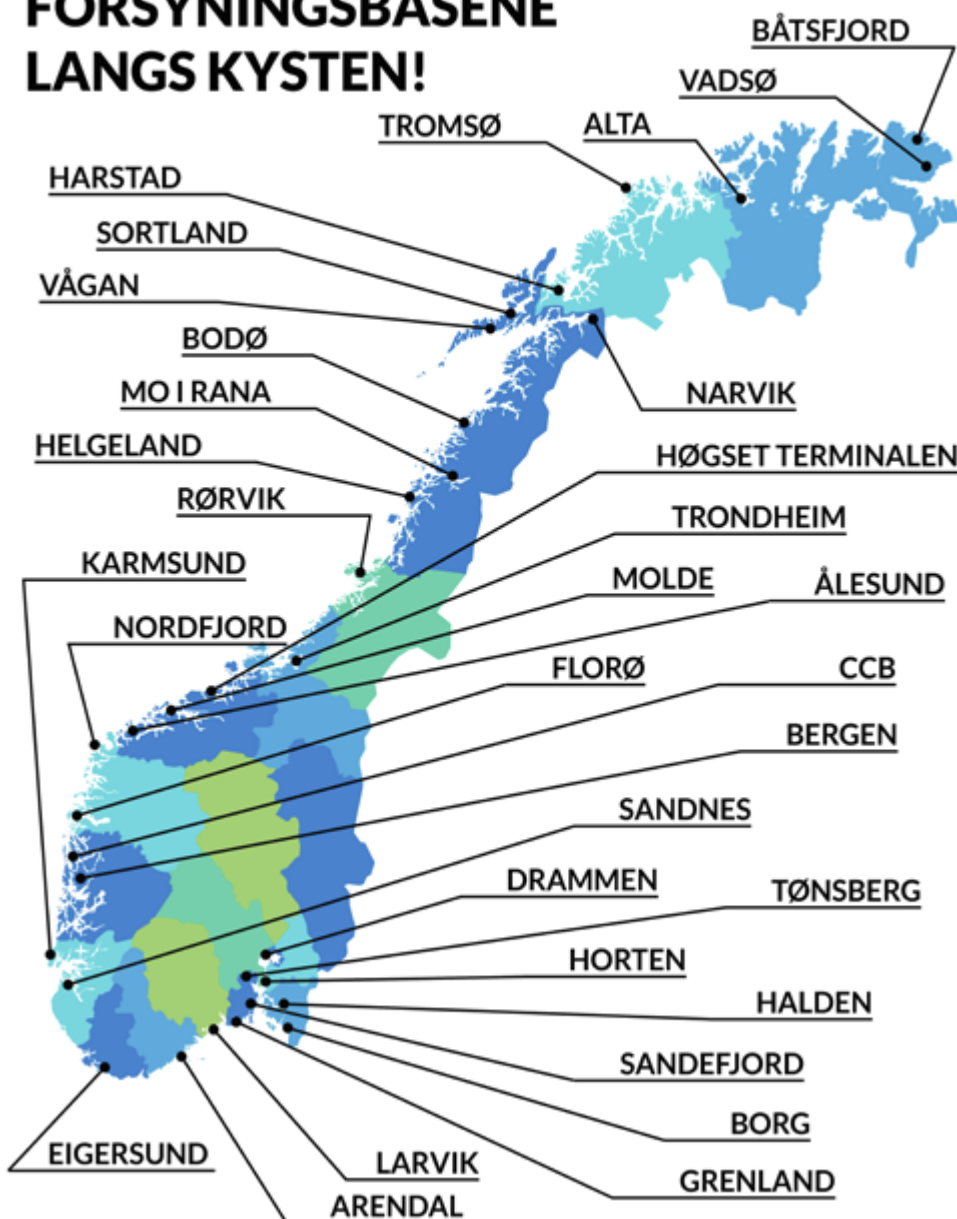
Statsadvokaten fant imidlertid ikke å ville omgjøre politiets henleggelse av saken. Anmeldelsen viste seg derfor dessverre uten effekt. Båten ligger der fortsatt. Hva som videre skjer, er uvisst, blant annet om kjøperen – som har vist

seg et par ganger for noen måneder siden – vil ta hånd om båten, eller om havnen selv må gjøre det.

Denne saken viser etter mitt syn at det bør gjøres en formell henvendelse til riksadvokaten om behovet for at politi og påtalemyndighet griper fatt i de klare og opplagte tilfeller av overtredelse av straffeloven § 346 ved urettmessig plassering av fartøyer i de offentlige havner. En slik henvendelse kan for eksempel gjøres av havnenes felles organisasjon. Dersom påtalemyndigheten ikke følger opp dette, bør det vurderes å henvende seg til departementet med sikte på å få inn i havne- og farvannsloven en egen straffebestemmelse. I

mange tilfeller vil det nemlig kun være havnens privatrettslige rolle som berøres av den rettsstridige plassering av fartøy, uten at det skapes noen direkte fare. Det vil da ikke være grunnlag for pålegg etter havne- og farvannsloven § 17, og derved heller ikke grunnlag for overtredelsesgebyr etter lovens § 50 eller straff etter § 51. En egen straffebestemmelse når havner gjøres til «søppelfylling» vil derimot både være treffsikker og muligens påvirke hvordan politi og påtalemyndighet håndterer slike saker. ■

## DE VIKTIGSTE HAVNENE OG FORSYNINGSBASENE LANGS KYSTEN!



### VESTLAND



Pb. 6040, 5892 Bergen  
 Telefon: 55 56 89 50  
 Telefaks: 55 56 89 86  
 E-post: bergen.havnevesen@bergenhavn.no

[www.bergenhavn.no](http://www.bergenhavn.no)



**FLORØ HAMN KF**  
 Florø hamn er eit knute-  
 punkt for sjøtransport,  
 midt mellom Bergen  
 og Ålesund

Telefon: 57 75 67 40  
 24 T vakt: 91 31 80 00  
[www.florohamn.no](http://www.florohamn.no)

### ØSTFOLD

**BORG HAVN**

firmapost@borg-havn.no  
 Tlf: +47 69 35 89 00  
 Øraveien 27  
 Gamle Fredrikstad

[borg-havn.no](http://borg-havn.no)



**HALDEN  
 KOMMUNE  
 HAVN**

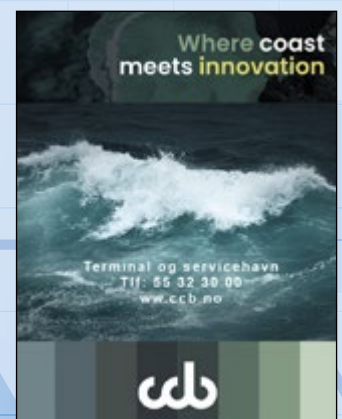
Halden.havn@halden.kommune.no  
 Telefon 41453777  
[www.halden.kommune.no](http://www.halden.kommune.no)

### BUSKERUD



**Drammen  
 havn**

[drammenhavn.no](http://drammenhavn.no)  
 post@drammenhavn.no  
 Tel: +47 32 20 86 50



Terminal og servicehavn  
 Tlf: 55 32 30 00  
[www.ccb.no](http://www.ccb.no)



## NORDLAND



### BODØ HAVN

- En attraktiv havn i nord

[bodohavn.no](http://bodohavn.no)



### Sortland Havn KF



[www.sortland-havn.no](http://www.sortland-havn.no)

## FINNMARK



### ALTA HAVN

Zonesamrådgjningsområdet i Finnmark

Tlf: +47 97140340  
Havneveien 24,  
9515 Alta  
(Bukta Flytekai)

E-post:  
[postmottak.altahavn@alta.kommune.no](mailto:postmottak.altahavn@alta.kommune.no)

[www.altahavn.no](http://www.altahavn.no)

## TROMS



### TROMSØ HAVN

[www.tromso.havn.no](http://www.tromso.havn.no)



### HADSEL HAVN KF

Havneterminalen,  
2. etg,  
Stokmarknes.

Vakttelefon: +47 91 76 51 22  
[hadsel.havn@hadsel.kommune.no](mailto:hadsel.havn@hadsel.kommune.no)



### NARVIK HAVN

Port of Narvik

#### Narvik Havn KF

Havnegata 2  
8514 Narvik  
+47 76 95 03 70

[firmapost@narvikhavn.no](mailto:firmapost@narvikhavn.no)  
[www.narvikhavn.no](http://www.narvikhavn.no)



### Båtsfjord Havn K/F

Postboks 74  
9991 BÅTSFJORD  
Telefon: 78 98 55 10  
Telefaks: 78 98 38 60



### Harstad Havn KF

"Den foretrukne havna i nord"

Tlf. +47 77 00 12 10

[harstadhavn@harstad.kommune.no](mailto:harstadhavn@harstad.kommune.no)  
[www.harstadhavn.no](http://www.harstadhavn.no)

### Vågan Havnevesen KF

Postadresse: Postboks 121,  
8301 Svolvær  
Besøksadresse: Fiskergata 23, Havneterminalen,  
Svolvær.  
Telefon: 760 67 990  
VHF Kanal: 12 / 16  
[havnevakt@vagan.kommune.no](mailto:havnevakt@vagan.kommune.no)  
[vaganhavn@vagan.kommune.no](mailto:vaganhavn@vagan.kommune.no)



### Mo i Rana Havn KF

#### Mo i Rana Havn KF

PB 185  
8601 Mo i Rana  
+ 47 75 13 47 00

[havn@moiranahavn.no](mailto:havn@moiranahavn.no)  
[www.moiranahavn.no](http://www.moiranahavn.no)



[www.vadsohavn.no](http://www.vadsohavn.no)  
[havnevesenet@vadso.kommune.no](mailto:havnevesenet@vadso.kommune.no)

Tlf. 926 95 888

## AGDER



### Arendal Havn

Tel: + 47 975 27000  
[post@arendalhavn.no](mailto:post@arendalhavn.no)  
[www.arendalhavn.no](http://www.arendalhavn.no)

## TRØNDELAG

### Helgeland Havn IKS

[post@helgelandhavn.no](mailto:post@helgelandhavn.no)  
[www.helgelandhavn.no](http://www.helgelandhavn.no)



### Trondheim Havn

E-Post: [firmapost@trondheimhavn.no](mailto:firmapost@trondheimhavn.no)  
Web: [www.trondheimhavn.no](http://www.trondheimhavn.no)

[@trondheimhavn](https://www.instagram.com/trondheimhavn)  
[@facebook/trondheimhavn](https://www.facebook.com/trondheimhavn)  
[@trondheim-havn-iks](https://www.linkedin.com/company/trondheim-havn-iks)



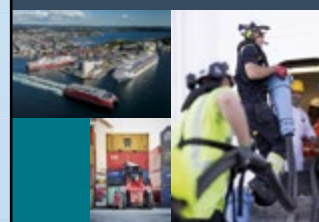
### Nord-Trøndelag Havn

Rørвик IKS

**Rørvik havn**  
Fjordgata 8,  
7900 Rørvik  
Tlf: 74390081  
[post@nthr.no](mailto:post@nthr.no)  
[www.nthr.no](http://www.nthr.no)



### KRISTIANSAND HAVN



[www.portofkristiansand.no](http://www.portofkristiansand.no)

# HAVNEOVERSIKTEN

## VESTFOLD



LARVIKHAVN

www.larvik.havn.no

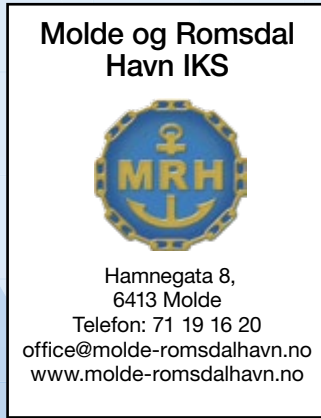


Tønsberg Havn

Tønsberg kommune, Havn  
Kilengaten 24  
3117 Tønsberg  
Telefon: 33348025  
tonsberg.havn@tonsberg.kommune.no

## MØRE OG ROMSDAL

Molde og Romsdal Havn IKS



Hamnegata 8,  
6413 Molde  
Telefon: 71 19 16 20  
office@molde-romsdalhavn.no  
www.molde-romsdalhavn.no



HØGSET  
TERMINALEN A+S

Høgset  
6633 GJEMNES  
Tlf: 71 29 48 00  
Fax: 71 29 47 28  
post@hogsetterminalen.no  
www.hogsetterminalen.no



SANDEFJORD  
HAVNEVESEN

Strandpromenaden 18,  
3210 SANDEFJORD  
Telefon: 33 41 64 38  
www.sandefjordhavn.no



HORTEN  
HAVN

Leverandør  
av god flyt

Stål - bulk - prosjekt  
hortenhavn.no



KRISTIANSUND  
OG NORDMØRE  
HAVN

KRISTIANSUND  
AURE | AVERØY | GJEMNES  
HEIM | SMØLA | SUNNDAL  
SURNADAL | TINGVOLL

www.knhavn.no  
Tlf 4000 6504 | info@knhavn.no



ÅLESUNDREGIONENS  
HAVNEVESEN

Skansekaia 3 C,  
6002 Ålesund  
Telefon: 70 16 34 00

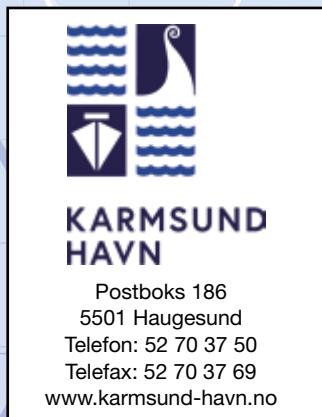
post@alesund.havn.no  
www.alesund.havn.no

## ROGALAND



EIGERSUND  
NÆRING OG HAVN KF

Telefon: 51 46 32 80  
Telefaks: 51 46 32 81  
post@egersund.havn.no  
www.egersund.havn.no



KARMSUND  
HAVN

Postboks 186  
5501 Haugesund  
Telefon: 52 70 37 50  
Telefax: 52 70 37 69  
www.karmsund-havn.no



SANDNES HAVN

Sandnes Havn KF  
+47 51 60 89 90  
Strandgata 151  
4307 Sandnes  
post@sandneshavneterminal.no  
post@sandneshavn.no

## TELEMARK



GRENLAND  
HAVN

Strømtangvegen 39  
3950 Brevik

tlf. 35 93 10 00  
grenland-havn.no  
ghv@grenland-havn.no



Hilde Holtekjølen,  
tlf: 90 12 70 06  
hilde@a2media.no



Ved å annonsere i Havnemagasinet når dere potensielle kunder som havneanlegg og havnerelatert industri, samt sjøtransport og logistikk.

For annonsering kontakt Hilde Holtekjølen – tlf: 47 90 12 70 06

# Fornøyd med parlamentets anerkjennelse

Den europeiske havneorganisasjonen ESPO er svært fornøyd med Europaparlamentets anerkjennelse av og støtte til den strategiske og omfattende rollen til Europas havner

AV ANDRÉ HAGEN

**Dette skjer etter** at parlamentet offisielt vedtok Berendsen-rapporten, en initiativmelding om «building a comprehensive European Port Strategy».

## Spiller avgjørende rolle

European Sea Ports Organization (ESPO) mener anerkjennelsen av og støtten vedtaksteksten gir til den strategiske og vitale rollen som Europas havner spiller, også viser at parlamentet har en god forståelse av utfordringene havner står overfor og de høye investeringsbehovene havner har for å kunne spille den mer omfattende og kritiske rollen de har i dag.

I tillegg til å være Unionens inngangsport til verden, logistikknoder og industrielle klynger, er Europas havner knutepunkter for energi. Som det har vist seg de siste to årene, spiller havner en avgjørende rolle for å sikre Europas energisikkerhet og man er samtidig tilretteleggere og til og med akseleratorer for energiomstillingen. Havner trenger store offentlige og private investeringer i fremtiden for å ta på seg alt



ESPOs generalsekretær Isabelle Ryckbost er svært fornøyd med parlamentets anerkjennelse av havnene.

ARKIVFOTO: ANDRÉ HAGEN.

dette ansvaret og for å fortsette å utvikle seg.

## - Sterkt dokument

- Denne parlamentsrapporten er et sterkt dokument. Den kommer til rett tid. Havner i Europa er i en overgang. Både i sin tradisjonelle rolle som inngangsport til handel og knutepunkter i forsyningskjedene, så vel som i deres nye roller som muliggjørere av Europas viktige overganger, spiller havner en stadig mer strategisk og kritisk rolle. Dette kan bare være bærekraftig hvis det er en støttopolitikk på plass som er stabil, gir sikkerhet og støtter havner i å forbli konkurransedyktige, også overfor havner utenfor Europa, sier ESPOs generalsekretær Isabelle Ryckbost.

- For oss er det å støtte og gjøre det mulig for havner å opprettholde sin viktige rolle, å forberede og «bygge» for sine nye roller for å nå Europas ambisjoner, den best mulige havnestrategien, legger hun til.

## Rettferdig balanse

ESPO ønsker videre velkommen parlamentets fokus på å sette konkurranseevnen til Europas havner i forkant, som kommer med noen viktige budskap. Europaparlamentet ber om støtte til havnenes rolle i energiomstillingen, særlig når det gjelder å utvikle hydrogeninfrastruktur i havner samt fremskynde tillatelsesprosedyrene. Det krever videre å unngå karbon- og forretningslekkasje, unngå overdreven administrativ byrde, øke innlandsforbindelsene til og fra havner, samt å tilby dedikert havnefokus under Connecting Europe Facility.

Totalt sett mener ESPO at denne rapporten bør bane vei for en tilnærming som sikrer en rettferdig balanse mellom å styrke Europas sikkerhet og konkurranseevne på den ene siden og å sikre et åpent handels- og attraktivt investeringsmiljø og motstandskraften til sterke forsyningskjeder som er avgjørende for Europas samfunn og økonomi på den andre.



Denne elektriske maskinen fra Sany skal nå gjøre tunge løft enkle i Risavika. Dette skal være den første CE-godkjente stackeren som noen gang er levert i Europa.



# Ny elektrisk reachstacker til Risavika

Det er spennende tider i Stavanger-regionen når det kommer til fremtidens stackere. I høst leverte Kalmar den første elektriske reachstackeren til Norge til Westport, og nå er en ny maskin levert, denne gangen fra Sany.

AV ANDRÉ HAGEN

**Sany, som fort** kan bli hovedutfordreren til så vel Kalmar som Konekranes, har hatt elektriske reachstackere i kommersiell drift i flere år i Asia.

## Gjennomtestet

Den europeiske versjonen kom til Europa i fjor vinter og har gjennomgått harde tester i ni måneder. Seabrokers Heavy Machinery som er importøren av Sany i Norge er derfor overbevist om at tiden derfor er inne for å introdusere denne for det norske markedet.

Med standard batteripakke på godt over 400kw, skal denne stackeren holde et helt skift. Denne maskinen kommer med Catl batteri, som man blant annet finner i Tesla, samt Danfoss elektriske motor. Importøren mener dermed at denne stackeren være en effektiv maskin som skal få jobben gjort. Seabrokers Heavy Machinery og Sany har det

siste året levert flere beltekraner med batteridrift og tar nå godshåndteringen et stykke videre.

- Fordelen med å gå for en Sany maskin er uten tvil at maskinene har vært i drift i flere år i Asia og en er ofte på generasjon 3 eller 4 for Sany velger å lansere produktet for det vestlige markedet, sier Oddmund Vareberg. Han er daglig leder i Seabrokers Heavy Machinery.

## - Betydelig interesse

Sany-stackeren ble montert i midten av januar og skal de kommende ukene på prøvekjøring hos flere aktører i forsyningsbase-clusteret for Nordsjøen rundt Stavanger.

Ommund Vareberg, sier interessen har vært betydelig og det er en lang liste av selskap som har meldt sin ankomst de kommende ukene for å prøve ut den miljøvennlige løsningen.

- Vi kan love en meget hyggelig

leveringstid på reachstackere fra Tyskland (pr. i dag én til to måneder) om det er noen som har prekkert behov. Det er omtrent samme tiden det tar for å få en rørlegger på bestilling i dag, sier Vareberg med et glimt i øyet.

## Innspart på kort tid

Den elektriske stackeren koster noe mer i innkjøp enn en konvensjonell, men den ekstrakostnaden er såpass lav at importøren påpeker at besparelsene på energi og service dekker opp den på noen få år.

- Vi går spennende tider i møte, ikke minst når det gjelder elektrisk utstyr. Sany kommer med så vel elektriske terminaltraktorer og elektriske trucker opp til 25 tonn nå i 2024 fra Sany. Vi skal synes igjen både ved havner, jernbane og andre logistikknutepunkt de kommende årene, sier en optimistisk Vareberg. ■

# På sjøen reiser godset **klimavennlig, kollektivt og køfritt.**

Drammen havn skal bli  
et enda mer effektivt og  
miljøvennlig knutepunkt.

HAVNEMAGASINET  
**25 år**  
1999 - 2024

Havnemagasinet markerer 25-års jubileum i år. Første utgave, av det som den gang het Havneavisen (en svært kort periode Norsk Havneavis), kom sommeren 1999, senere ble magasinet kalt Knutepunkt, før det ble gjort om til dagens benevnelse; Havnemagasinet. På disse sidene vil vi i hver utgave gjennom jubileumsår presentere noen tilbakeblikk på ting vi har skrevet gjennom historien.



På tampen av fjoråret fikk havnedirektør Jørn-Even Hansen i Tromsø «så ørene flagret», etter at han og andre havnedirektører i Nord-Norge gikk ut mot en satsing på Nord-Norge-banen. Ordføreren i Tromsø, som selv er kjent for eierinteresser i havneområder, var mer enn i harnisk over dette og truet mer eller mindre direkte med å avsette også havnestyret som havnedirektøren handler på vegne av. Men denne holdningen er ikke ny fra havnas side i Tromsø. Her omtalte vi tidligere havnedirektør Halvar Pettersens syn på saken allerede i mars 2002.

## Bransjefjes-quiz

Dette bildet er hentet fra vårt rikholdige fotoarkiv gjennom 25 år. Ser du hvem dette er?

Her er noen hint:

1. 12 år som mektig direktør
2. Var også leder av Norsk Havneforening
3. Fulgte opp yrkeskarrieren som politiker

Hver gang trekker vi en vinner med riktig svar som får et gavekort på 150 kroner fra Vinmonopolet. Ved årets slutt trekker vi en hovedvinner som får et gavekort med verdi 2 000 kroner. Ved å delta med riktig svar i hver utgave kan du sikre deg maksimalt antall «lodd» i trekningen av årspremien. Send ditt svar til: [konkurranse@havnemagasinet.no](mailto:konkurranse@havnemagasinet.no)





## Oslo Havn KF blankt frifunnet



Oslo Havn KF er blankt frifunnet på alle tiltalepunkter i forbindelse med prosjekt «Ren Oslofjorden».

Oslo tingrett har frifunnet Oslo Havn KF på alle tiltalepunkter i forbindelse med arbeidet med miljøprosjekt «Ren Oslofjorden».

TEKST ANDRÉ HAGEN

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Fårner all tid»

«Det viktigste for oss har vært å få flydd det omfattende oppryddingsarbeidet i Oslo Havn. Prosjektet har et rikt utvalg av tiltak, og det er derfor akkurat gladelig at retten nå fårner all tid om at Oslo Havn har utført sin del av arbeidet på en tilfredsstillende måte. Dette har vært et godt miljøprosjekt som ikke har medført noen forurensning eller fast forurensning. Faktum

«Dommen er signal til fremtidige ledere av store miljøprosjekter om at en god og etterrettelig jobb ikke kan straffes, selv om en underentrepriser har valgt noen få løsninger som ikke skulle gjort.»

er at fjorden så er renere enn den har vært på 100 år, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

Underentrepriser dømt

Selskapet Secora AS, som fysisk utførte mudringsarbeidet i Oslo havn, er ilagt en bot på 500.000 kroner og inndragelse av prosjektets 500.000 etter det retten mener er ulovlig dumping av forurenset masse og kloakk utenfor Malmøykalven i Oslos havnebaseng. I tillegg er de ansatte i selskapet ilagt en bot på 20.000 kroner hver. Norges Geotekniske Institutt (NGI), som overvåket deponeringen av de forurensete massene i Oslo havn, må i følge dommen ut med 250.000 kroner i bot. NGI må også tilbakebetale 200.000 kroner motsetning fra selskapet.

«Viktig signal»

Tiltalepunktene om ulovlig deponering og dårlig forklaring har vært tunge i retten for Oslo Havn, og Stållaf Karlson mener derfor det er akkurat gladelig at Oslo Havn også på disse punktene er fullstendig frifunnet. «Frifinnelsen bidrar også til å trekke prinsipielle drøftinger i forhold til hva en byggherre kan selles til ansvar for. Dommen er signal til fremtidige ledere

Styreleder i Oslo Havn, Børre Stållaf Karlson, er fornøyd med dommen. «Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier Stållaf Karlson.

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Fårner all tid»

«Det viktigste for oss har vært å få flydd det omfattende oppryddingsarbeidet i Oslo Havn. Prosjektet har et rikt utvalg av tiltak, og det er derfor akkurat gladelig at retten nå fårner all tid om at Oslo Havn har utført sin del av arbeidet på en tilfredsstillende måte. Dette har vært et godt miljøprosjekt som ikke har medført noen forurensning eller fast forurensning. Faktum

«Dommen er signal til fremtidige ledere av store miljøprosjekter om at en god og etterrettelig jobb ikke kan straffes, selv om en underentrepriser har valgt noen få løsninger som ikke skulle gjort.»

I første utgaven av bladet i 2010 kunne vi bringe nyheten om at Oslo Havn var blankt frifunnet av Oslo Tingrett i forbindelse med miljøprosjektet Ren Oslofjord. Selskapet Secora AS, som fysisk utførte mudringsarbeidet ble derimot ilagt en bot på 500.000 kroner og inndragelse av ytterligere 500.000 etter det retten mener var ulovlig dumping av forurenset masse og kloakk utenfor Malmøykalven i Oslos havnebaseng. I tillegg fikk to ansatte i selskapet bøter på 20.000 kroner hver. Norges Geotekniske Institutt (NGI), som overvåket deponeringen av de forurensete massene i Oslo havn, måtte ifølge dommen ut med 250.000 kroner i bot. NGI måtte også tåle at ytterligere 200.000 kroner ble inndratt fra selskapet. Påtalemyndigheten anket senere Oslo Havns frifinnelse til Borgarting lagmannsrett som nektet anken fremmet.

I den aller første utgaven av tidsskriftet sommeren 1999 kunne man lese om store planer om utvidet kapasitet i Grenland havn. Der var man i gang med byggingen av en ekstra RO-RO kai. Grunnen var økt etterspørsel etter transport mellom Norge kontinentet og England for store firmaer som Hydro, Elkem og Borealis.

Også i Vesterålen var det planer om utbygging. Havnesjef Hugo Næss på Sortland bygget ut havna for 19 millioner kroner, og fikk dermed 100 meter ny kai og 16.000 kvadratmeter bakareal.

## Grenland havn øker kapasiteten

Grenland havn i Porsgrunn er i gang med byggingen av en ekstra RO-RO kai. Gjennom et samarbeid mellom Norge kontinentet og England for store firmaer som Hydro, Elkem og Borealis.



«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

«Vi er svært glad for at retten nå har konkludert med en fullstendig frifinnelse av Oslo Havn. Vi har utført det arbeidet vi har påført oss for Oslo Kommune uten at det reises kritikk mot oss. Det er akkurat gladelig at også vår prosjektleder er fullstendig frifunnet, sier styreleder i Oslo Havn KF, Børre Stållaf Karlson.

## Store planer i Sortland havn

Havnesjef Hugo Næss i Sortland er i gang med å bygge ut havna for 19 millioner kroner, og vil få 100 meter ny kai med 16.000 kvadratmeter bakareal bak utbyggingen er ferdig.

Havnesjef Hugo Næss i Sortland er i gang med å bygge ut havna for 19 millioner kroner, og vil få 100 meter ny kai med 16.000 kvadratmeter bakareal bak utbyggingen er ferdig.

Havnesjef Hugo Næss i Sortland er i gang med å bygge ut havna for 19 millioner kroner, og vil få 100 meter ny kai med 16.000 kvadratmeter bakareal bak utbyggingen er ferdig.

Havnesjef Hugo Næss i Sortland er i gang med å bygge ut havna for 19 millioner kroner, og vil få 100 meter ny kai med 16.000 kvadratmeter bakareal bak utbyggingen er ferdig.

Havnesjef Hugo Næss i Sortland er i gang med å bygge ut havna for 19 millioner kroner, og vil få 100 meter ny kai med 16.000 kvadratmeter bakareal bak utbyggingen er ferdig.



# LEVERANDØROVERSIKTEN

## LEVERANDØRINDUSTRI TIL HAVN OG SJØTRANSPORT

### BYGG | ANLEGG | KONSULENT



#### MUDRING OG MARINEOPERASJONER

Gismerøveien 221.  
4515 Mandal  
Telefon: 906 70 156  
post@agdermarine.no  
www.agdermarine.no



#### Bygg og Anleggsentreprenør

Morkamyra 15, Furene  
6105 Volda  
Tlf: 70 07 88 83  
Mob: 913 40 514  
post@avage.no  
www.avage.no



#### • BYGGTEKNISK RÅDGIVER

- PROSJEKTERING
- PROSJEKTLEDELSE
- BYGGELEDELSE
- KALKULASJON
- HAVNEANLEGG

Tlf.: 70 10 42 60  
www.tommerdal.no



#### Repstad Anlegg AS

Tlf. 38 05 39 00  
firmapost@repstad.no  
www.repstad.no



#### Kragero Sjøtjenester

Gamle Kragerovei 12 A,  
3770 KRAGERØ  
Telefon: 970 00 111  
sjotjen@online.no



- Bygge- og anleggsteknikk
- Prosjektering av nyanlegg og rehabilitering.
- Rehabilitering og tilstandsvurdering av kaier
- Undervannsinnspeksjoner
- ROV og dykkere



Sweco Norge AS  
Tlf. (+47) 67 12 80 00  
post@sweco.no

Prosjektering av alle typer  
havnekonstruksjoner



Wasa Dredging is an experienced marine contractor. Norway has been our home market for the last decade. We are specialized in underwater drilling and blasting, backhoe dredging and dredging of hard and soft soils.

www.wasadredging.fi  
Raastuvankatu 21B,  
FIN-65100, Vaasa, Finland  
info@wasadredging.fi  
+358 6 3444 111

#### ElementPartner

Øran 37  
6399 Åndalsnes  
71 22 00 10  
kontor@element-partner.no  
www.elementpartner.no



#### NRC Group ASA

- Mudring
- Plastring
- Undervannsspregning
- Kaibygging
- Dambygging
- Rehabilitering

Tlf: 90 40 70 97  
www.nrcgroup.no

#### FUNDAMENTERING



#### SPUNT OG PEL PÅ SJØ OG LAND I HELE NORGE



Borede peler



Forankring



Rammede peler



Spunting

Finn ut mer på [www.fas.no](http://www.fas.no)



#### Spesialkompetanse innen alle typer havneprosjekter

- <https://norconsult.no/tjenester/samferdsel/havn-og-farled/>

Norconsult



#### POLAR PEL

PELING / SPUNTING / BORING / FORANKRING

Vi driver med boring, peling og spunting på sjø og på land. Vi har leker 16x12m utstyrt med vinsjer, stokkmatter og brakke til leie på Helgeland.

Besøksadresse midt  
Prinsensgt 46, 7911 Trondheim  
Mob +47 91634410  
robert@polarpel.no  
Besøksadresse Nord  
Nordre gate 10, 8622 Mo i Rana

#### KRAN

#### LEDENDE MOBILKRANOPERATØR

Løft og transport i  
Norden til petroleum,  
industri, bygg/anlegg,  
vindkraft, offshore

Tungløft og spesialtransport

Ingeniørtjenester

Totalentrepriser



[www.cranenorway.com](http://www.cranenorway.com)

# LEVERANDØROVERSIKTEN

## LEVERANDØRINDUSTRI TIL HAVN OG SJØTRANSPORT

### OMRÅDESIKRING



- Industriporter
- Offshoreporter
- Hurtigporter
- Lastesystem
- Værtetting
- Rullegitter
- Brannporter/-dører
- Branngardiner
- Strimmelgardin
- Områdesikring/grinder
- Automatisering

Service  
vår  
styrke



- sikrer verdier™

#### Sikte AS

Skurvemarka 8,  
4331 Ålgård  
Tlf: +47 48 30 90 90  
e-post: post@sikte.no

[www.sikte.no](http://www.sikte.no)

### BRYGGER



#### SOLID VARE

- Flytende hurtigbåtkai
- flytende liggekai
- flytemol
- flytende servicebygg
- oppdrettsflåter



6064 Haddal, Tlf: 70 01 90 50  
[ulsteinbetong.no](http://ulsteinbetong.no)



#### Vik Ørsta AS

Leverandøren med flest  
båtplasser i Norge, og  
markedsleder på  
flytebrygger, marinaanlegg  
og bølgedempere.  
E-post: [firmapost@vikorsta.no](mailto:firmapost@vikorsta.no)  
Tlf: 70047000  
[www.vikorsta.no](http://www.vikorsta.no)



VI TRYGGER SAMFUNN  
OG VERDIER, LOKALT  
OG NASJONALT

[www.gardasikring.no](http://www.gardasikring.no)  
[post@gardasikring.no](mailto:post@gardasikring.no)

RSO  
GODKJENT SIKRINGSVIRKSOMHET



Sårbarhetsanalyser  
Sikringsplaner  
Bistand og rådgivning

[post@northmaritime.no](mailto:post@northmaritime.no)  
[www.northmaritime.no](http://www.northmaritime.no)  
+47 934 25 225  
Havnegata 2, 8514 Narvik



#### TOTALLEVERANDØR AV FLYTENDE HAVNEANLEGG

Marina Solutions leverer  
og installerer flytende  
betongkonstruksjoner  
og marinaanlegg til norske  
havner.

MARINA SOLUTIONS AS  
[post@marinas.no](mailto:post@marinas.no) // 70 30 08 90  
[www.marinas.no](http://www.marinas.no)



TOTALLEVERANDØR AV  
FLYTEKAIER OG  
FLYTEBRYGGER I PE PLAST

Vedlikeholdsfri, robust og  
slitesterk konstruksjon

Eidvegen 642, 9105 Kvaløya  
Tlf: +47 77 69 80 00

[www.nofi.no](http://www.nofi.no)



Områdesikring i  
Nord-Norge

[firmapost@furstal.no](mailto:firmapost@furstal.no)  
[www.furstal.no](http://www.furstal.no)

### VAKTHOLD



AVARN  
Security

Totalleverandør av  
sikkerhetsløsninger  
ISPS-godkjent

[www.avarnsecurity.no](http://www.avarnsecurity.no)

### DYKKING



O. E Hagen AS  
Dykkerfirma

#### O. E Hagen AS

Dykkerfirma  
6783 STRYN  
tlf: 91 77 66 63  
avd. Kristiansand  
tlf: 97 09 79 09  
[www.oehagen.no](http://www.oehagen.no)

### småbåthavner as

Leverandøren med  
lengst sammenhengende  
erfæringsgrunnlag innen brygger  
og anlegg for småbåter.

Tlf. 62 96 49 04  
[post@smabathavner.no](mailto:post@smabathavner.no)

[www.smabathavner.no](http://www.smabathavner.no)

### VERFTSINDUSTRI



#### 4 SKIPSVERFT MED 6 DOKKER

- Riggreparasjon
- Skipsreparasjon
- Skipsbygging

Ølen • Florø • Karmsund • Helgeland

[westcon.no](http://westcon.no) • Tlf. 53 77 50 00



See a  
different  
world.

Telefon 02452  
[www.securitas.no](http://www.securitas.no)



Sentralbord: 55 36 34 34  
Vakttelefon 24  
timer: 913 05 052  
901 07 833  
[www.imc-diving.no](http://www.imc-diving.no)



Seabrokers  
Havnekraner AS

Seabrokers  
Havnekraner AS  
Vestre Svanholmen 5  
4313 Sandnes

Tlf. +47 51 80 00 00

# LEVERANDØROVERSIKTEN

## LEVERANDØRINDUSTRI TIL HAVN OG SJØTRANSPORT

### UTSTYR OG MASKINER



Norges ledende leverandør av fenderløsninger og utstyr til havneanlegg, skip og offshore



#### FencoNor

Postboks 231, 1431 Ås  
post@fenconor  
www.fenconor.no  
Tlf: 64 90 67 50  
Faks: 64 90 67 51

www.kalmar.no

## Kalmar Care

Vi utfører service på alt av maskiner og utstyr uansett merke.



Langgodshåndtering med trucker fra:



Telefon: 67 18 67 00

www.materialhandtering.no



### SIKKERHETSUTSTYR



www.mikomarine.com

info@mikomarine.com

46 90 50 00

### BATTERI



Truckbatterier  
Ladere  
Litium ion batterier  
Byttessystemer  
Tilbehør

Kontakt oss for mer informasjon på  
+47 98 211 923  
info@enersys.no  
www.enersys.com

### MUDRING



Gerd Stensen AS

Vi utfører mudring, transport av masser med lekter, undervannsspregning

www.gerdstensen.no

### SJØMÅLINGER



Nærlandskartlegging  
Innskjærskartlegging

Målebåt for godkjent og detaljert sjømåling  
Konsulenttjenester  
GODKJENT AV  
KARTVERKET FOR  
SJØMÅLING TIL  
NAVIGASJONSFORMÅL  
norkyst.no  
Tel. +47 453 80 889

### SPEDISJON



INTERNATIONAL  
TRANSPORT OG SPEDITION

Shipping siden 1956  
vikingsped.no  
Tlf. +47 33 03 07 50



Terberg terminaltraktor



952 55 382

HESELBERG TRUCK AS  
ncnielsen

# HAVNE MAGASINET

► HAVN ► SJØTRANSPORT ► LOGISTIKK

IKKE ABONNENT?  
BLI DET I DAG

Havnemagasinet har en ambisjon om å være det billigste seminaret alle de som jobber opp mot havnesektoren sender sine medarbeidere på.

For å bestille abonnement er det bare å sende en e-post til:

abonnement@havnemagasinet.no

# Nær 40 millioner til nye fiskerihavntiltak



Fiskerihavna i Kamøyvær, Nordkapp kommune, fikk tilskudd gjennom tilskuddsordningen i 2023. Nå har åtte andre kommunale fiskerihavner fått tilsagn om tilskudd.

FOTO: JARL-OVE RITCHIE-PETERSEN

Gjennom tilskuddsordningen for kommunale fiskerihavntiltak gir Kystverket nå åtte nye prosjekt tilsagn på til sammen 38,7 millioner kroner til tiltak som skal gi bedre kommunale fiskerihavner.

AV ANDRÉ HAGEN

**Kystverket forvalter tilskuddsordningen** og lyste ut midlene i september 2023. Kystverket mottok totalt 17 søknader innen søknadsfristen 1. november 2023.

De åtte prosjektene som får tilsagn omfatter fem fiskerihavner i Finnmark, én i Troms, én i Nordland og én i Trøndelag. Prosjektene som får tilsagn omhandler så som både faste- og flytende kaier, bølgedempingstiltak og utdypingstiltak.

## Bidrar til regional utvikling

– Gode fiskerihavner er viktige for å få en mer effektiv og sikker sjøvei, og kan bidra til å flytte mer gods fra vei til sjø. Regjeringen prioriterer kommunale fiskerihavner fordi vi vet at det er viktig for regional utvikling og økonomisk vekst, fiskeri- og havminister Cecilie Myrseth.

Denne tilskuddsordningen skal bidra til å gi bedre rammebetingelser for fiskerinæringen i kommunene, og skal stimulere kystkommuner til utbygging

Kommune	Fiskerihavn	Totalkostnad	Tilsagn	Tiltak
<b>Finnmark</b>				
Garnvik	Mehamn	31 300 000	14 250 000	Fast kaianlegg
Lebesby	Lebesby	3 397 200	1 698 600	Flytebrygge og bølgedemping
Hammerfest	Leivika	6 300 000	3 150 000	Fast kaianlegg
Måsøy	Havøysund	7 600 000	3 800 000	Flytebrygge
Alta	Umeshukta	7 230 000	2 790 000	Fast kaianlegg
<b>Troms</b>				
Karlsøy	Torsvåg	5 084 900	2 542 450	Flytebrygge og bølgedemping
<b>Nordland</b>				
Sorfold	Strøksnes	11 000 000	5 500 000	Fast kaianlegg
<b>Trøndelag</b>				
Åfjord	Roan	9 928 000	4 964 000	Flytebrygge og utdyping
SUM		81 840 100	38 695 050	

Oversikt over prosjektene som nå har fått tilsagn. Tall i kroner eks. mva.

og utbedring av infrastruktur i fiskerihavner.

– Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel for å realisere fiskerihavnetiltak som kommunene anser som samfunnsøkonomisk viktige, men som er så kapitalkrevende at de vanskelig lar seg gjennomføre uten statlig støtte. Vi

har igjen mottatt mange gode søknader og opplever som før at det er stor interesse for ordningen, sier Sven Martin Tønnessen, direktør for transport, havn og farlei i Kystverket.

Kystverket har allerede lyst ut nye tilskuddsmidler for kommunale fiskerihavnprosjekter med søknadsfrist 1. mars 2024. ■



# Bærekraftig og fremtidsrettet rednings-skøyte

RS 175 «Wilhelm Wilhelmsen» er en første milepæl i å nå ambisjonen om en smart og utslippsfri fremtid for Rednings-selskapet.

**Den nye rednings-skøyten** er bygget hos Hydrolift AS og skal primært være stasjonert i Oslofjorden mellom Lysaker og Horten.

– Rednings-skøyta har teknologi som skal bistå mannskapet til å ta smarte og effektive avgjørelser i søk og redningsoperasjoner, i slep og andre krevende operasjoner. Den er også bærekraftig fordi den har lavere utslipp og er mer energieffektiv, sier president i Rednings-selskapet Jon Rysst.

## Vil styrke Rednings-selskapets arbeid

Gudmor Ninni Wilhelmsen ble invitert ned til rednings-skøyta for å gi den sitt navn. Tom Wilhelmsens Stiftelse, ved styreleder Thomas Wilhelmsen, besluttet i 2021 at man ville donere penger til utvikling, design og bygging av den nye rednings-skøyta for å hedre sin maritime arv og bidra til økt sikkerhet på havet.

– Med ny teknologi og tung ekspertise fra både Rednings-selskapet og Wilhelmsen, er vi overbevist om at den nye rednings-skøyta «Wilhelm Wilhelmsen» vil styrke det livsviktige arbeidet Rednings-selskapet utfører, sier Thomas Wilhelmsen, styreleder for Skipsreder Tom Wilhelmsens Stiftelse.

– Partnerskapet går hånd i hånd med Wilhelmsen-gruppens visjon om å forme den maritime industrien. Vi samarbeider om å utstyre fartøyet



RS 175 er en første milepæl i å nå ambisjonen om en «grønn» redningsskøyte.



– Vi er overbevist om at den nye redningsskøyta RS 175 «Wilhelm Wilhelmsen» vil styrke det livsviktige arbeidet Redningsselskapet utfører, sier Thomas Wilhelmsen, styreleder for Skipsreder Tom Wilhelmsens Stiftelse.

med banebrytende teknologier og løsninger, og drar nytte av vår felles maritime ekspertise.

### Samler data og informasjon

Redningsskøyta RS 175 «Wilhelm Wilhelmsen» har systemer som gir verdifull data og informasjon, og gjør det mulig å stadig utvikle skøyta videre. Informasjonen deles med leverandørene slik at teknologien ombord over tid blir enda mer

intelligent. I tillegg har RS 175 systemer som gjør den mer bærekraftig, blant annet gjennom å overvåke drivlinjer og drivstoffbruk.

– Den nye redningsskøyta skal i så måte være under stadig utvikling. Informasjon og erfaring vi samler inn fører til et smartere og mer bærekraftig fartøy, og gir oss kunnskap som også kommer Redningsselskapets øvrige flåte til gode, sier president Jon Rysst i Redningsselskapet.

### – En fantastisk gave

Donasjonen fra Tom Wilhelmsen Stiftelsen er en utrolig raus donasjon som skal styrke Redningsselskapets flåte, og ikke minst bidra til å realisere selskapets formål om å redde liv og berge verdier.

– For å kunne satse på fremtidens redningstjeneste så må vi ha modige donatorer med på laget. Dette er rett og slett en fantastisk gave fra Tom Wilhelmsens Stiftelse, sier generalsekretær

i Redningsselskapet, Grete Herlofson.

– Vi ønsker å bruke RS 175 til å teste ut og videreutvikle ny teknologi i tett samarbeid med og gjennom å utfordre leverandøriindustrien og samarbeidspartnere, med mål om å finne «grønnere» og bærekraftige beredskapsløsninger for fremtiden, sier Herlofson. ■

## NYTT OM NAVN



Administrerende direktør i Norges Rederiforbund, **Harald Solberg**, har sagt opp sin stilling for å begynne i tilsvarende stilling i Norsk Industri.

- Jeg har hatt en svært spennende periode som leder for Norges Rederiforbund. Norsk skipsfart er ledende i å utvikle og ta i bruk teknologi og nye løsninger for å redusere skipsfartens utslipp. Jeg er spesielt stolt av måten medlemmene i alle segmenter tar lederskap og investerer i fremtidige nullutslippsløsninger, sier Harald Solberg.

**Elise Caspersen** har startet i jobben som ny fagansvarlig for maritim i ZERO.

Caspersen kommer fra stillingen som rådgiver for transport i ZERO, og startet i sin nye rolle fra nyttår.

Elise Caspersen jobbet tidligere ved Transportøkonomisk institutt, hvor hun forsket på godstransport, logistikk og innovasjon i transportsektoren. Elise har en doktorgrad i samfunnsøkonomi fra NMBU.



**Mikal Nielsen** er fra 1. januar 2024 udnevnt til visedirektør ved Skagen Havn. Nielsen har vært ansatt ved havna siden 2004, først med funksjon som havneassistent og siden 1. mai 2015 med tittelen driftssjef.

**Alexander Vestre** fra Loppa har startet i stillingen som havnesjef i Alta. Det var 22 personer som søkte på stillingen

Vestre har mange års erfaring innen marin virksomhet. Siden 2008 har han jobbet offshore. Han kommer til Alta havn etter å ha vært plattformssjef for Rowan Norway Ltd/ Valaris siden 2011. Vestre etterfølger **Hans Roar Christiansen**, som satt 11 år i havnesjefsstolen i Alta.



**Gorm Hillgaard** blir Redningssselskapets nye maritime direktør. Han starter i stillingen 1. april.

Hillgaard kommer fra stillingen som Senior Vice President Asset Management i Höegh LNG. Han har teknisk bakgrunn, og har mer enn 19 års erfaring i den maritime bransjen.

Hillgaard har hatt mange roller i Höegh, deriblant med teknisk drift, kommersiell operasjon og prosjekt. Han har tidligere vært daglig leder for driftsselskapet, med totalansvar for skipsdriften i Höegh LNG.

I november i fjor var **Gunvor Ulstein**, tilbake som konstituert konsernsjef i Ulstein Group og nå i januar ble hun igjen utnevnt som konsernsjef i Ulstein Group på permanent basis.

Gunvor Ulstein representerer tredje generasjon i Ulstein Group. Hun har hatt flere stillinger i Ulstein, men allerede som 29-åring i 1999 tok hun på seg topplederrollen, en stilling hun hadde i nesten 22 år, frem til 2020. Gunvor Ulstein representerer med andre ord kontinuitet.



**Monica Berstad** startet 1. februar i jobben som administrerende direktør i Cruise Norway, og ble dermed den som etterfulgte Inge Tangersås.

Berstad kommer fra stillingen som leder av Ålesund Cruiseneffekt, en jobb hun har hatt i temmelig nøyaktig fire år.

Berstad får arbeidssted ved Cruise Norways kontor i Bergen, men stilte som betingelse at hun kunne opprettholde bosted i Ålesund. Hun vil derfor pendle til og fra.

## Neste nummer kommer 29. april

Neste papirutgave av Havnemagasinet kommer 29. april. Da vil vi blant annet bringe stoff fra cruisenæringens Seatrade Global, Norske Havners fagseminar, og ellers mye interessant stoff fra havnene rundt om.

I mellomtiden finner du bransjestoff på våre nettsider; [www.havnemagasinet.no](http://www.havnemagasinet.no)

## PÅ KALENDEREN

### 2024

#### MARS

**6. - 7. MARS** - Green Ports & Shipping Conference, Singapore

**19. - 20. MARS** - Samhandling og muligheter, Bergen

#### APRIL

**8. - 11. APRIL** - Seatrade Global, Miami

**15. - 16. APRIL** - Havnekonferanse 2024, Aarhus

**16. - 18. APRIL** - Norske Havners fagseminar, Narvik

**24. - 25. APRIL** - Coast Link Conference 2024, Amsterdam

**25. - 26. APRIL** - ESPO Konferanse, Paris

#### AUGUST

**22. AUGUST** - Havnekonferansen, Kristiansand

#### OKTOBER

**21. - 22. OKTOBER** - Transport og logistikk, Gardermoen

Er det arrangementer vi har oversett og som burde stått her? Send oss en mail på [andre@havnemagasinet.no](mailto:andre@havnemagasinet.no).

#### REDAKSJON:

##### Redaktør/daglig leder:

André Hagen  
[andre@havnemagasinet.no](mailto:andre@havnemagasinet.no)  
Mob. 46 77 50 50

##### Bidragstere:

Tove Sissel Larsgård og  
Brynjar Østgård

##### Utgiver

Havnemagasinet AS  
Regimentgata 28  
8250 Rognan

##### Annonsering:

Hilde Holtekjølén  
[hilde@a2media.no](mailto:hilde@a2media.no)  
Mob: 90 12 70 06

##### Trykk:

Merkur Grafisk AS  
Telefon: 23 33 92 00

##### Forsidefoto:

Robert Noreiko

##### Layout:

Slaven Kovacevic

##### Abonnement:

Havnemagasinet  
Storgata 132 J  
9008 Tromsø  
[abonnement@havnemagasinet.no](mailto:abonnement@havnemagasinet.no)

##### Distribusjon:

Posten Norge AS  
ISSN: 2464-4048  
Tidsskriftet er redaksjonelt uavhengig og redigeres etter prinsippene i Redaktørplakaten og Vær varsom-plakaten.



# Tenketank rundt samhandling og muligheter

Hvordan skal sjøveiens forkjempere og aktører styrke fortrinnene og gripe mulighetene? Dette skal en tenketank bringe til torgs i Bergen i midten av mars.

AV ANDRÉ HAGEN

**Det er Kystrederiene**, i samarbeid med Shortsea Promotion Centre, som samler transportbrukere og sjøveiens aktører for å utforske mulighetene for mer konkurransedyktig godstransport i nære farvann, på kysten og til Europa.

## Samarbeid og teknologi

Målet for samlingen er å bringe rederier, speditører og havner sammen med vareeiere og myndigheter for å diskutere felles interesser og muligheter i en tid med krav til bærekraftige transportkjeder.

I følge den nasjonale vareeierundersøkelsen i regi av Shortsea Promotion Centre sier åtte av ti vareeiere at miljø vil påvirke bedriftens logistikkvalg. Flertallet forteller at leverandører som ikke kan levere bærekraftige løsninger ikke er aktuelle fremtidige partnere og vareeiere etterspør tjenester som møter kravene til forutsigbarhet og som gir best effekt på klimamål innenfor gitte økonomiske rammer.

Er det da mulig å ta en sterkere posisjon i transportmarkedet gjennom samarbeid og bruk av ny teknologi som effektiviserer transportkjeden? Dette spørsmålet bransjeaktører innen sjøtransport prøve å finne svaret på

sammen med nøkkelpersoner fra kunde- og bransjesiden i Bergen 19.-20. mars. Målet med konferansen er å dele kunnskap om felles utfordringer knyttet til effektive og bærekraftige transportkjeder, og knytte relasjoner på tvers av aktørbildet.

## Perspektivfokus

**Konferansen er inndelt i perspektiver fra aktørene i verdikjeden;** vareeier, speditør, rederi, havn, operatør, lastebil, teknologi og myndigheter.

Foredragsholderene blir spurt om hvilken samhandling og grep som trengs for å gjøre sjøveien mer konkurransedyktig, og hvilken rolle de har som verdiskaper i verdikjeden.

Fra foreløpig bekreftede innledere noterer vi; følgende vareeiere; John Christensen, Manager Transport & Deployment i Coca Cola Europacific Partners og Gard Erik Dahl, direktør Shared Logistics Services, Optimer. Fra speditørene er direktør Gerdt Meyer i JAS Norway meldt. Det samme er direktør Bente Hetland i North Sea Container Line og Are Gråthen, regionsdirektør Norge og Sverige i Samskip. Fra havnene skal Tommy Bjellås, havnesjef i Eigersund Næring & Havn og havnedirektør Tore Gautesen i Karmsund Havn innlede. ■



ILLUSTRASJONSFOTO.



En lørdag midt i januar fikk 110-sentralen inn melding om at en eldre skute hadde gått ned i indre havn. Det viste seg å være MK «Mariell», et fartøy eid av selskapet Prosjekt Nordlys AS, med

vernestatus hos Riksantikvaren.

MK «Mariell», som tidligere het MK «Nordlys», er bygget i 1917 og skal etter det Havnemagasinet forstår være Finnmarks eldste fartøy. Fartøyet har vært lokalisert i Nordkapp kommune siden 1950-tallet, og har vært brukt til fiske.

To dager senere gikk også en annen båt, som lå ved siden av førstnevnte, ned. Til tross for advarsler om at båten var utsatt gjorde ikke eier noe og to dager var det for sent.

# Nedgang, men likevel godt bilår for havna



Etter rekordåret 2022 kom nedgangen i bilhavna i Drammen i fjor.

Bilimporten over Drammen havn har i likhet med bilsalget nådd et vendepunkt i 2023, med en nedgang i antall importerte biler sammenlignet med 2022.

**I 2022 opplevde** havna et rekordår med hele 121.655 importerte biler. For 2023 viser statistikken 106.325 importerte biler, en nedgang på 12 prosent.

## Bekrefter trend

– De endelige tallene bekrefter trenden som har vært tydelig gjennom året. Nybilmarkedet har bremsset kraftig opp, og reduksjonen av antall importerte biler er som forventet. Likevel er vi godt fornøyd med tallene for 2023 sett opp mot resultatene vi har hatt de siste fem årene. Et godt bilår for oss ligger rett i overkant av 100.000 importerte biler, sier Arne Fosen, havnedirektør i Drammen Havn.

## Nedgang etter sommeren

I første halvår 2023 holdt bilimporten seg høy sammenlignet med fjoråret, men mot sommeren og videre ut året har importvolumene

hatt en solid nedgang. Nedgangen i bilimporten kan i stor grad tilskrives den betydelige tilbakegangen i nybilsalget i løpet av året. Økningen i rentenivå og de økte

avgiftene på bil har satt en brems på bilkjøpernes appetitt for nye kjøretøy, og dette setter sitt preg på importtallene. ■



Havnedirektør Arne Fosen anser likevel fjoråret som et godt bilår på havna i Drammen.



# Castle Hills

BY JAN VINDENES

## Vi løser problemer over hele verden

Med over 30 års erfaring som utstyrsleverandør til skipsindustrien er vi etterhvert blitt kjent som en problemløser. Vi har et stort nettverk over hele verden som sørger for rask respons og leveranser av riktig utstyr til rett tid.



## Stort lager av utstyr til marineindustrien

Vi har til enhver tid stort lager av både nytt og brukt utstyr til skips- og offshoreindustrien.

### Castle Hills AS

Bleivassvegen 109  
Vindenes, 5347 Aagotnes  
Phone: (+47) **55 9090 20**  
mail: [castle@castlehills.no](mailto:castle@castlehills.no)  
[KjettingJan@gmail.com](mailto:KjettingJan@gmail.com)

**55 9090 20**  
**castlehills.no**



**VIND**

MARITIME

Vind er en ny avdeling av Castle Hills som utvikler og selger utstyr til marineindustrien



**REPSTAD  
ANLEGG**

**Repstad Anlegg er en av landets ledende havneentreprenører. Vi utfører alle typer oppdrag i tilknytning til sjø og det marine miljøet over hele Norge**



- » Bygging og rehabilitering av havner, kaier og bryggeanlegg
- » Alle typer maritime betongkonstruksjoner
- » Mudring og utfylling
- » Miljøtildekking
- » Sjøledningsanlegg
- » Spesialoppdrag

**Ta gjerne kontakt for en hyggelig prat om ditt prosjekt. Du finner oss på [www.repstad.no](http://www.repstad.no)**