

Når den tidligere olje- og energiministeren Olav Akselsen (43) om ni måneder blir sjef for Sjøfartsdirektoratet, får samtidig fritidsbåtfolket en av «sine egne» på plass blant landets viktigste maritime ledere.

TEKST OG FOTO: JAN HANCHEN MICHELSEN

# Båtentusiast

## og påtroppende sjøfartsdirektør

**D**en erfarne Ap-politikeren kom på Stortinget som ung mann i 1989. To tiår, mange komitéverv og en ministerkarriere senere mente Akselsen at nok var nok.

– Jeg bestemte meg allerede for fem år siden for at dette var siste periode, men det var først da jeg tilfeldigvis så stillingsannonsen i DN jeg valgte å søke. Jeg sendte faktisk søknaden bare en liten time før fristen gikk ut.

Og jobben fikk han, men den nye sjøfartsdirektøren avviser altså klart at ansettelsen var et resultat av politisk tilrettelegging på høyt nivå.

– Planen var egentlig å ta det med ro en stund etter valget.

### Båtentusiast

Akselsen er fagutdannet tømrer, og har et mellomfag i geografi. Han har med andre ord ingen tung faglig bakgrunn for å overta som ny sjef for Sjøfartsdirektoratet. Men 20 års erfaring fra toppolitikk teller mer enn lang utdanning for den nye sjøfartsdirektøren, som dessuten er kjent på Vestlandet som en stor båtentusiast.

– Jeg er opptatt av fritidsflåtens betydning, både til rekreasjon og som grunnlag for viktige deler av næringslivet, sier Akselsen, som har jobbet med båtspørsmål på Stortinget. Han var sentral i arbeidet med å innføre fast promille-grense til sjøs, og har hatt mer enn én finger med i spillet for å innføre nytt krav om kompetansebevis. Så den som nå må sette seg på skolebenken og ta båtførerprøven vet hvem som har ansvaret.

– Jeg er stolt over at dette er på plass. Utviklingen i fritidsbåtlivet det siste tiåret har rett og slett tvunget fram strengere krav. Da jeg startet arbeidet med obligatorisk opplæring og fast promille-grense var båtorganisasjonene negative. Nå har dette endret seg totalt.

### Sikkerhet og sertifisering

– *Du er opptatt av sikkerhet, og kom selv godt fra en farlig situasjon da du nesten havarerte på Sletta med skøyten din. Nå innføres det krav om opplæring, det er krav om flytemidler – hva mener du for eksempel om krav til VHF om bord?*

– Jeg er sterkt tilhenger av VHF, tilbake i åttiårene sto valget mellom mobiltelefon og VHF i båten. Jeg kjøpte VHF og det er noe alle båter burde ha, men noe krav er neppe aktuelt.

– *Er det ikke vel mye papirarbeid og sertifikatkrav for å få på plass en lovlig VHF-stasjon i dag?*

– Tidligere var det lettere, da kjøpte du radioen hos forhandler som en del

” Jeg er visst flinkere til å kjøpe enn å selge båter.

av en pakke, med kurs, opplæring og godkjenning av installasjonen. Men det er ikke så vanskelig i dag heller, tross alt.

– *Hva så med noe flere har etterlyst: Felles regler for fart på kysten. Fra kommune til kommune kan lokale fartsregler være tre, fire, fem, sju eller ni knop, ofte dårlig skiltet, og som regel ikke avmerket i kartverket. Er det mulig å få felles regler for dette?*

– Det er ingen dum idé. Avgjørelsen om lokale fartsbegrensninger bør ligge hos kommunene, men det overordnede regelverket kan sikkert samordnes bedre, sier Akselsen, som ikke er noen fartselsker.

– Når jeg er i båt bryr jeg meg lite om hvor lang tid turen tar. Har jeg det travelt, tar jeg hurtigbåten.

– *En del av sikkerheten på sjøen er også å få gode kart til en rimelig penge.*

*Bør ikke det digitale sjøkartverket gjøres fritt tilgjengelig for alle?*

– Jeg har ikke tenkt over dette. Driften av sjøkartverket ligger under andre ansvarsmyndigheter, men dette er en sak vi kanskje bør vurdere politisk.

– *Hva så med stadig strengere anløpskontroller? Mange steder er det blitt umulig å legge til kai grunnet IMO's ISPS-regler.*

– ISPS er heldigvis Kystverkets bord, ler Akselsen.

– Men det er klart at det er problematisk at en terrorhandling i USA for åtte år siden gjør at småbåter i Norge får trøbbel med å gå til kai langs kysten – og at vanlige folk ikke lengre kan komme ned på kaien og kikke på livet der. Men jeg vet ikke om vi kan gjøre så mye med dette i Norge.

### Miljø og sikkerhet

ISPS, fart og kart er altså ikke sjøfartsdirektørens ansvar; i den nye jobben skal Akselsen jobbe med miljø, helse og sikkerhet både på norskregistrerte båter og på alle båter som besøker norske havner. Han er også opptatt av å styrke det internasjonale regelverket for shipping, og den gamle gasskraftverkentusiastene mener gass er tingen også på båter:

– Gassdrift innebærer halverte CO<sub>2</sub>-utslipp og minimal NO<sub>x</sub>-forurensning, oppsummerer han.

– *Men ikke så aktuelt for fritidsbåter?*

– Kanskje ikke ennå. Men ny teknologi har mye for seg, nå ser vi for eksempel at el-drift er på vei inn, sier Akselsen, som selv noterte med en viss interesse hvor rolig mange storbåter tok det i sommer da dieselpriene nærmet seg tolv-tallet.

– *Regjeringskoalisjonen valgte likevel å fortsette dagens avgiftsordninger for båttdiesel i statsbudsjettet.*

– Ja, og det skyldes ikke minst at



NY SJEF: Om ni måneder overtar Olav Akselsen stillingen som direktør i Sjøfartsdirektoratet.

konsekvensene ville bli store for bunkers-nettet på kysten om «farget» diesel skulle forsvinne. Regjeringen lyttet til innvendningene fra bransjen i dieselprissaken, derfor ble ikke avgiftssystemet lagt om.

### Erfaren båtmann

Selv har Olav Akselsen aldri vært noen storforbruker av drivstoff; han begynte rederkarrieren da han som fjortenåring overtok familiens 21-fots, Sabb-drevne tresekke. Denne båten brukte unge Akselsen flittig på kryss og tvers i Sunnhordland. Senere kjøpte han den 48 fot lange treskøyten «Quinden», som han i flere år bodde om bord i – blant annet da han studerte i Bergen.

– Hun var en «Nygaardsvold-båt», bygget med statsstøtte som en del av krisepakken i tredeårene. Den båten hadde jeg i 20 år, men etterhvert ble familien enig om at vi trengte en mer lett-drevet båt. Siden jeg var bortreist på jobb i Oslo mesteparten av tiden ble vårpussen et helårsprosjekt...

«Quinden» ble avløst av en 40-fots Reimers-konstruert mahogny-motorseiler fra 1950, før Akselsen kjøpte en ny Bavaria 46 i fjor sommer. Båten hentet trebaknsfaren selv sammen med venner i Danmark, og la senere ut på en fem ukers familieseilas.

Trebåt mannen er både fornøyd og litt avventende til nybåten. En masseprodusert plastseiler har ikke den samme sjelen som en gammel trebåt, men komfort og rikelig plass til kone, tre barn og gjester – pluss mindre vedlikehold – trekker kraftig opp. Dessuten er Bavariaen mye lettere å manøvrere og seile enn de andre båtene, sier han.

– Har du solgt gamlebåten?

– Jeg er visst flinkere til å kjøpe enn å selge båter. Nei, den er ikke solgt, men nå har jeg visst en mulig kjøper.

### Endelig tilbake

Det blir mer tid til båtliv fra høsten av. En viktig grunn til at Akselsen tente på jobben som sjøfartsdirektør er at kontoret ligger i Haugesund, ikke langt fra familiens hjem i Leirvik på Stord. 20 år som ukependler var nok, Akselsen ville gjerne hjem igjen til Vestlandet.

– Du kan takke Victor Normann for dette!

– Ja, det kan jeg, ler Akselsen.

Det ble mye leven da Høyre-mannen flyttet statsetater ut av Oslo, og ikke minst var mange av Arbeiderpartiets sterkeste politikere fra Oslo-området kritiske. Men nå nyter altså Ap-mannen Akselsen snart godt av Bondevik II-regjeringens omstridte flytteaksjoner,

og han får kun en rask hurtigbåttur til jobben. Eller en liten times biltur, den kommende dagpendleren har endelig tatt bilsertifikat.

– Hva vil du satse på i den nye jobben?

– Jeg vil ikke komme med programerklæringer, det ville være feil ettersom det i dag er en ledelse på plass som gjør en god jobb. Men jeg vil avslutte flytteprosessen til Haugesund, det har vært en krevende tid for etaten. Nå er det viktig å viderføre rekrutteringen og etablere direktoratet som et servicekontor for alle deler av den maritime sektor, avslutter Olav Akselsen.

jan@batliv.com

### Fakta: Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan med hovedansvaret for å ivareta sikkerhet, helse og miljø i norske havner og på norskregistrerte skip over hele verden. Direktoratet er underlagt Nærings- og handelsdepartementet, og har hovedkontor i Haugesund. Etaten må ikke forveksles med Kystverket, som tar seg av lostjenester og trafikkentraler, samt står for vedlikehold og drift av fyrstasjoner, lykter, lanterner og sjømerker.