

Sentrale regnskapstall	2011	2012
Driftsbudsjett, disponibelt	326 258 000	345 299 000
Driftsregnskap	331 755 000	340 229 831
Innkrevning av gebyrer for tjenester	176 273 000	199 972 000
Refusjonsordningen for sjøfolk	1 494 387 000	1 594 903 000

Antall ledige stillinger	
01.01.12	12
31.03.12	9
30.06.12	22
31.12.12	23

Sertifikater og tilsynsvirksomhet	2011	2012
Uanmeldte tilsyn NIS/NOR (inkludert fiskebåter/sjarker under 10,67 meter)	529	638
Havnestatskontroller av fremmede skip i norske havner	594	561
Sertifikatinspeksjoner	1983	2105
Andre inspeksjoner (ombygging, havari osv.)	735	1091
ISM-revisjon av skip og rederier	195	289

Antall utlyste stillinger	
2011	40
2012	43

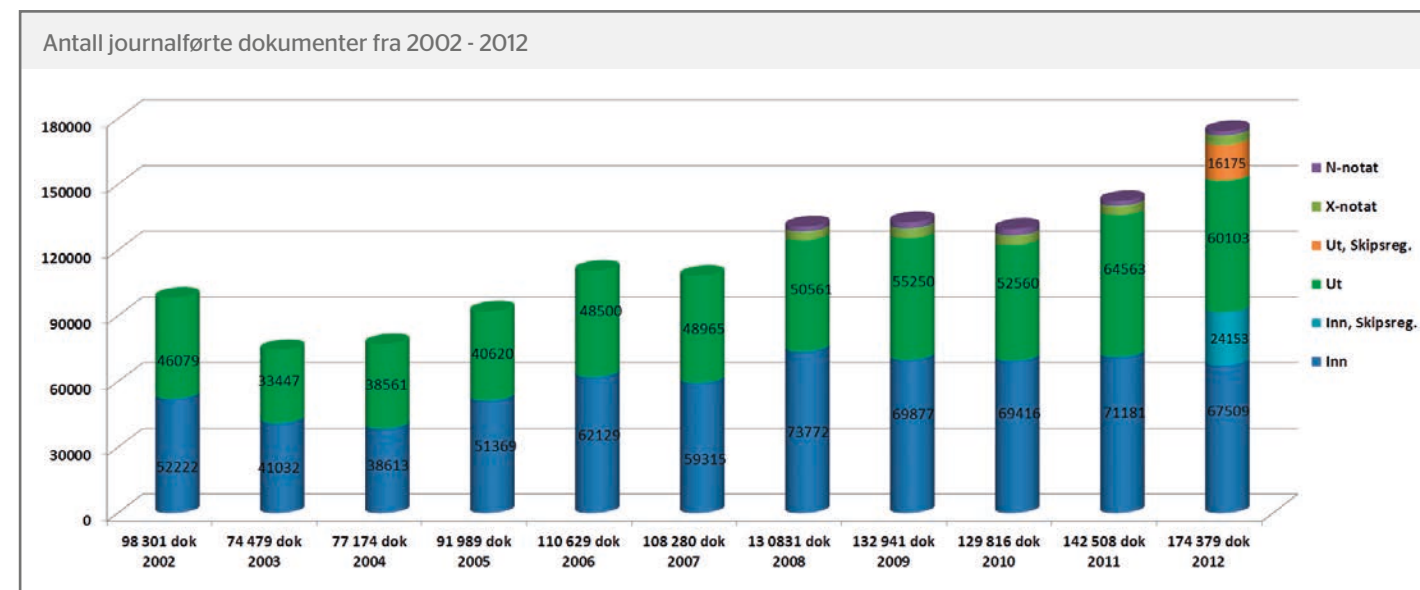
Sykefravær	
2011	4,66 %
2012	4,42 %

Hvem jobber i Sjøfartsdirektoratet

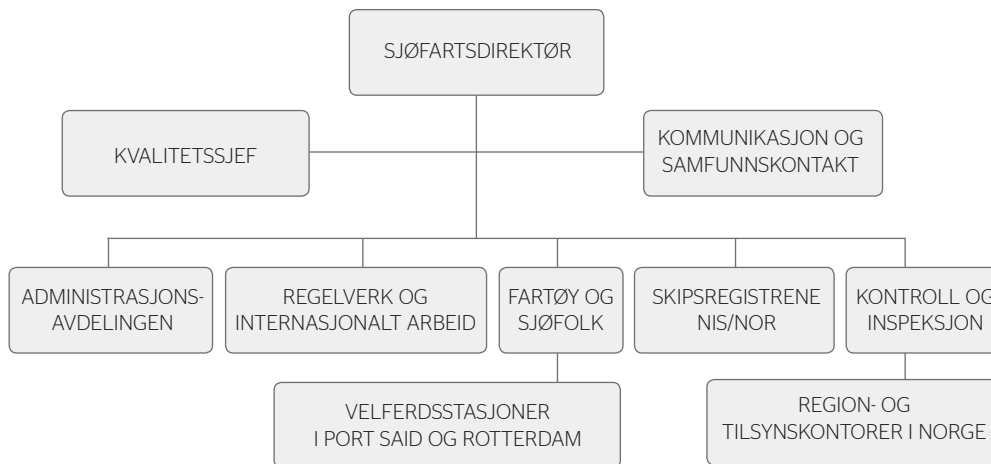
Sjøfartsdirektoratet har behov for mange typer kompetanse. Her er noen av fagområdene som er representert i vår stab:

- Nautikere/sjøoffiserer
- Jurister
- HR-kompetanse
- Maskinister
- Siviløkonomer/økonomer
- Kommunikasjon
- Ingeniører/sivilingeniører
- IT-kompetanse
- Merkantil

Aldersfordeling på de ansatte	
Gjennomsnittsalderen er 46,8 år	
20 - 29 år	4 %
30 - 39 år	29 %
40 - 49 år	26 %
50 - 59 år	25 %
60 - 69 år	16 %



Mer detaljert informasjon finner du i vår årsmelding til Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet: [www.sjofartsdir.no/aarsmelding](http://www.sjofartsdir.no/aarsmelding)

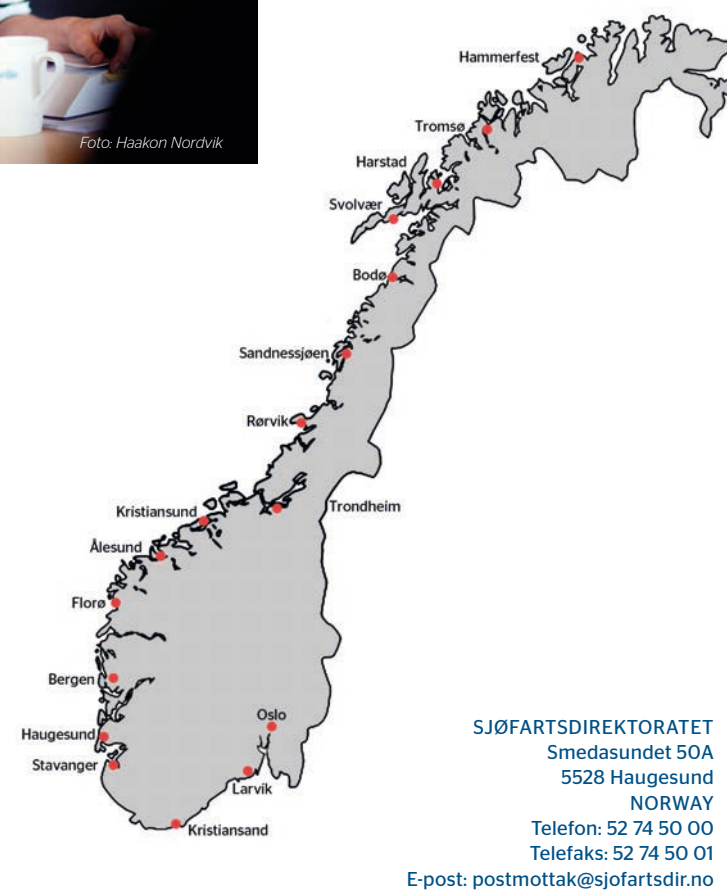


Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ligger i Haugesund med Skipsregistrene i Bergen og region- og tilsynskontorer langs kysten. Vi administrerer også to velferdsstasjoner i utlandet. Vi har 330 stillingshjempler, hvor omlag en tredjedel av disse er ansatt ved våre stasjoner langs kysten.



**Sjøfartsdirektoratets region- og tilsynskontorer**

Oslo, Larvik, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Florø, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Rørvik, Sandnessjøen, Bodø, Svolvær, Harstad, Tromsø, Hammerfest



**Våre mål 2012 - 2015**

- Godt kvalifiserte sjøfolk med gode arbeids- og levevilkår
- Sikre og miljøvennlige fartøyer
- NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre
- Klart, brukervennlig og lett tilgjengelig regelverk
- Kvalitet i alle ledd
- Attraktiv arbeidsplass
- Godt omdømme

# Årsmelding 2012



**Meir utadventt**

2012 var på mange måtar eit merkeår for Sjøfartsdirektoratet. Samanslåinga mellom Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistra vart gjennomført frå 1. januar. 2012 var også det første året med ny strategiplan. I tillegg gjennomførte me ein organisasjonsprosess med påfølgande endringar i organiseringa av direktoratet.

Delar av omorganiseringa skuldast eit ønske om å vera organisert på ein måte som støttar strategiplanen til direktoratet. Ein viktig del av den nye strategien er å vidareutvikla risikobasert tilsyn. Det er oppretta ei eiga eining som skal ha særleg fokus på oppfølginga av dette arbeidet. I strategiplanen heiter det også at direktoratet vil leggja større vekt på tryggingsskultur og tryggingssystem (ISM). Revisjon er eit viktig middel for å nå denne målsettinga og direktoratet har oppretta ei eiga revisjonseinining.

Vidare har det vore sterkt fokus på korleis Sjøfartsdirektoratet kan bidra til å gjera Noreg til ein enno meir attraktiv flaggstat. Ei intern arbeidsgruppe har sett på kva roller og handlingsrom direktoratet har. I dette arbeidet hadde ein kontakt med reiarlag og andre flaggstatar. For næringa er service viktig. Kort sakshandsamingstid, høve til dialog med sakshandsamarar og gode elektroniske løysingar vert trekt fram som viktige faktorar.

Prosjektorganisering ved nybygg og større ombyggingar vart innført i 2012. Oppretting av prosjektteam, prosjektleiar og kontaktpersonar, gjer betre gjennomføring og tettare dialog med verft, reiarlag og konsulentar.

Alt i alt var 2012 eit år der det var fokus på å gjera direktoratet meir utadventt og brukarorientert.

Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

Basert på strategiplanen for 2012-2015, jobbet Sjøfartsdirektoratet i 2012 med omfattende prosjekter for forbedring. Direktoratet har som en del av sin strategi ønsket å få til en mer forutsigbar saksbehandling for våre brukere. Vi har fått positive tilbakemeldinger fra næringen på vårt pilotprosjekt som går på bedre styring av saksbehandlingen innenfor nybygg og større ombygninger. Verft og redere sier de oppfatter direktoratet som mer forutsigbart og bedre organisert. Man har også en bedre og mer konstruktiv dialog. Prosjektet vil derfor bli videreført i alle fartøyavdelingene.

**Havnestatskontroll**  
Det er vårt mål at Norge skal være blant de ti beste på Paris MoUs White-list innen 2015. Norge har steget på rankinglisten fra nr. 18 i 2010 til nr. 15 i 2011. I 2012 var det åtte tilbakeholdelser ved 508 inspeksjoner.

Direktoratet vurderer ulike tiltak for at tilstanden på norske skip skal bli bedre. Virkemidlene kan være økt holdnings-skapende arbeid, uanmeldte tilsyn på samtlige tilbakeholdte skip og bedre kontroll med klasseselskapene.

**Utviklingen NIS**  
Ved utgangen av 2012 var det 529 skip i registrert med en bruttotonnasje på 13 891 611. Totalt er flåten redusert med 19 skip eller ca. 3,5 %. Mange av skipene som slettes er ren utflagging, det vil si at de omregistreres uten eierendring til konkurrerende registre. Aktiviteten er også lavere som følge av en stadig minkende flåte.

**Utviklingen NOR**  
Antall fartøyer i NOR øker jevnt. Ved utgangen av 2012 er det registrert 17 189 fartøyer med bruttotonnasje på 3 365 738. Nettotilveksten i 2012 er på totalt 752 fartøyer. Det er fritidsfartøyer og mindre arbeidsfartøyer under 15 meter hvor økningen er størst, men det er også god tilkomst av offshorefartøyer.

**Internasjonalt arbeid**  
I 2012 har det spesielt vært fokus på arbeidet med polarkoden og kode for skip som benytter gass og andre brennstoffer med lavt flammepunkt, samt kodene for henholdsvis implementering og anerkjente organisasjoner (RO). Det har i tillegg vært arbeidet med å revidere regelverket for føring av begrenset farlig last.

**IT-utvikling**  
En helt ny løsning for elektronisk innsending av søknader og begjæringer ble etablert i 2011. Skjemaveldet i maritim bransje er omfattende, men overgangen til digital samhandling med brukere er med på å forenkle hverdagen.

**ISO-sertifisering**  
Direktoratet ble ISO 9001 sertifisert i juni 2012. Sertifiseringen hadde fokus på direktoratets operative oppgaver/enheter. I etterkant av revisjonen har arbeidet fortsatt med å inkludere de øvrige avdelingene slik at alle direktoratets prosesser tilfredsstiller ISO 9001. □





## Risikobasert tilsyn: Vil komme i forkant av ulykker

Risikobasert tilsyn fokuserer på de områdene der det er størst risiko for ulykker og setter tilsynsressursene inn der de gir størst sikkerhetsmessig effekt.

En av Sjøfartsdirektoratets viktigste oppgaver er å jobbe for sikker drift av norskregistrerte skip og av utenlandske skip i norske farvann. Dette gjøres blant annet gjennom tilsyn. Tilsynet kan skje som havnestatskontroll, flaggstatskontroll, ved sertifisering, etter ulykker og gjennom ulike former for revisjoner, og kan være uanmeldt eller planlagt.

I tråd med strategiplanen, har direktoratet i 2012 jobbet aktivt med måltrettet og risikobasert tilsyn mot de områdene som gir størst sikkerhets- og miljøgevinst, for å påvirke skipsfartsnæringen til i større grad å tenke sikker drift og forebygging av ulykker.

### Nytt inspeksjonsregime

1. januar 2011 innførte Paris MoU et nytt regime for havnestatskontroller basert på en risikobasert tilnærming, for å fjerne substandard skip. Mens høyrisikoskip nå skal inspiseres minst hver sjette måned, slipper lavrisikoskip unna med inspeksjon minst hvert tredje år.

Paris MOU har konkludert med at første år av det nye regimet har vært en suksess. Tilbakeholdelsesprosenten i Paris MOU-regionen har økt for første gang på mange år, samtidig som det ble utført færre inspeksjoner i fjor enn tidligere år.

### Risikokartlegging

Sjøfartsdirektoratet bruker nå mye av den samme tilnærmingen også til andre tilsyn.

Det gjennomføres årlig risikokartlegging for å identifisere fokusområder som skal være styrende for videre tilsynsvirksomhet.

Høsten 2012 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en risikokartlegging av de ulike fartøygruppene. På bakgrunn av denne ble det vedtatt at man særlig skal ha fokus på å redusere risikoen for storulykker ved kantring og grunnstøting. Likeledes skal det være fokus på å redusere risiko for personulykker ved arbeidsoperasjoner om bord og ved eksponering for kjemikalier.

### Vil være i forkant av ulykkene

Personlig tror jeg at denne risikokartleggingen og oppfølgings tiltakene både vil bevisstgjøre direktoratet og bidra til en mer målrettet innsats. På sikt håper jeg også at det kan påvirke næringen, slik at tallet på ulykker og uønskede hendelser går ned, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Han gir forsøkene med risikobasert tilsyn under prosjektering og bygging av nye fartøy æren for at direktoratet har blitt mer synlig hos verft og rederier. Det har gitt bedre ressursutnyttelse hos direktoratet og en smidigere byggeprosess der dialogen med næringen er god.

Sjøfartsdirektøren håper det ikke lenger skal være slik at skipsulykker skal være den viktigste drivkraften for nye reguleringer. Mange ulykker kunne vært forhindret om man hadde handlet før, mener han. □

## Sammenslåing med Skipsregistrene: Sammen for økt sjøsikkerhet i rent miljø

Fra 1. januar 2012 ble Sjøfartsdirektoratet slått sammen med Skipsregistrene. Dette medførte at direktoratet fikk 20 nye medarbeidere og nye oppgaver.

Norge har en lang historie som en av verdens fremste skipsfartsnasjoner. Blant annet takket være opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) for 25 år siden, har Norge i dag en av verdens største og mest moderne flåter og en nesten komplett maritim klynge. Men de siste årene har antall NIS-registrerte skip dessverre vist en nedadgående trend.

Et av målene i regjeringens maritime strategi «Stø Kurs», er at Norge fortsatt skal være en attraktivt flaggstatt for norske og utenlandske redere. For å ytterligere styrke Norges posisjon som høykvalitetsflagg og maritimt vertsland, besluttet derfor Nærings- og handelsdepartementet i 2011 at Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene skulle slås sammen til en etat.

### Enhetlig

1. januar 2012 var sammenslåingen et faktum, og Skipsregistrene ble en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Avdelingens funksjoner og ansatte befinner seg likevel fremdeles i Bergen.

Vi fortsetter vårt arbeid som før, men sammen med Sjøfartsdirektoratet har vi blitt sterkere og mer enhetlig overfor brukerne våre. Målet er å gjøre det enklere for brukerne å finne fram til alle tjenestene de har behov for, sier avdelingsdirektør Anita Malmedal, som mener de har blitt tatt veldig godt imot i Sjøfartsdirektoratet.

Siden Skipsregistrene i Bergen har vært en liten organisasjon med bare 19 ansatte, mens direktoratet har over 300, har vi naturlig nok hatt forskjellige måter å arbeide på, og vi representerer ulike kulturer. Men nå føler vi at det aller meste er på plass, sier hun.

### Konkurransedyktig alternativ

Både Skipsregistrene og resten av direktoratet har sterke fagmiljøer som man jobber for å ivareta. Etter sammenslåingen er det enklere å trekke veksler på hverandres kunnskap og erfaring, og dette skal komme brukerne til gode. Norsk sjøfartsadministrasjon er nå organisert på samme måte som konkurrerende flaggstater, og våre brukere har nå kun én etat å forholde seg til.

Tidligere måtte rederne forholde seg til to instanser når de skulle registrere skip og ordne med sertifikater. Nå kan de finne alt på en plass. Dette er en forenkling som vi håper skal bidra til å gjøre det enda mer attraktivt å seile med norsk flagg, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

### Norsk flagg skal markedsføres

Skipsregistrene NIS og NOR skal være attraktive kvalitetsregistre, og det satses nå på å få flere norske redere til å flagge hjem, samt å få utenlandske rederier til å se fordelene ved å seile under norsk flagg. Ikke minst, skal man også ivareta de rederne som allerede har norskregistrerte skip.



NYE KOLLEGER: Ett år etter sammenslåingen er samarbeidet styrket ytterligere, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen og leder for skipsregistrene, Anita Malmedal. FOTO: KJELL STRAND

God service og høy kvalitet kjenner de norske skipsregistrene, og forholderne bør nå ligge til rette for at NIS igjen skal vokse. Norge som flaggstatt har gode og stabile rammevilkår med et forutsigbart skatte regime og en befestet nettøkonomi samt en enhetlig sjøfartsadministrasjon som står godt rustet til å møte samfunnets krav til sikkerhet, miljø og service. □

## Utredning om sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy: Økt satsing på holdningsskapende arbeid

Økt kompetanse, skjerpet regelverk og et synlig kontrollapparat vil bidra til en bedre holdning blant fritidsbåttbrukere, mener arbeidsgruppen som har utredet sikkerhet på fritidsfartøy.

Til tross for mange gode tiltak og kampanjer, omkommer hvert år i overkant av tretti personer ved bruk av fritidsbåt. Statsråd Trond Giske ba derfor i 2011 Sjøfartsdirektoratet om å nedsette en arbeidsgruppe for å utrede sikkerhet for fritidsfartøy. I tillegg til å foreslå tiltak for et sikrere båtliv, skulle gruppen finne ut om regelverket burde strammes inn eller om det måtte flere tiltak på plass.

Arbeidsgruppen, som ble ledet av sjøfartsdirektør Olav Akselsen, leverte sin rapport 12. april 2012. Gruppen har sett på årsaker til at ulykker skjer, og på grunnlag av dette vurdert tiltak for å bedre sikkerheten.

### Gode tiltak på plass allerede

Arbeidsgruppen fremhever i sin rapport at det allerede gjøres et godt arbeid og at mange tiltak har kommet på plass de siste årene. Blant annet er det påbud om flyteutstyr til alle om bord og forbud mot å føre fritidsbåt i alkoholpåvirket tilstand. I 2010 ble det dessuten innført et påbud om at alle som er født i 1980 eller senere må ha båtførerbevis for å føre fritidsbåt over en viss lengde eller fart.

Gruppen mener at innsatsen har gitt resultater, og at økt engasjement fra flere hold er en viktig årsak til at antall ulykker ikke har økt i takt med en voksende fritidsbåttflåte.

### UP på sjøen

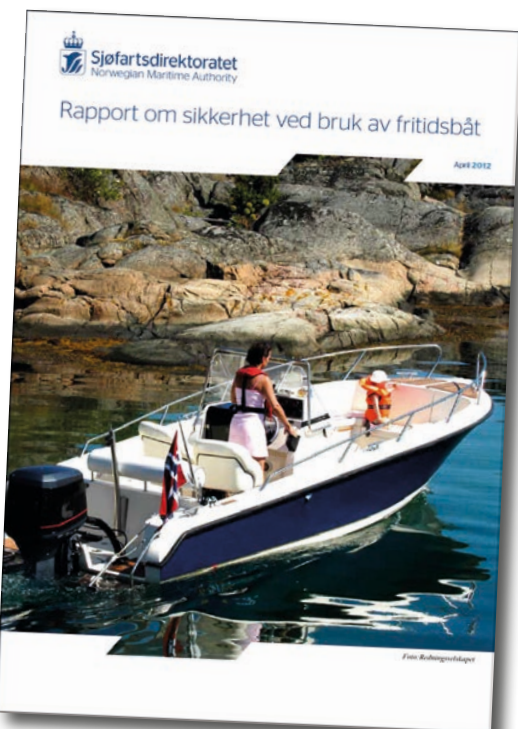
For å få et regelverk som er mer i tråd med budskapet i det forebyggende arbeidet, fore-

slår arbeidsgruppen blant annet skjerpet promillegrense, påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter underveis og innføring av et eget høyhastighets sertifikat for de hurtigste fritidsbåtene. For å øke respekten for gjeldende regelverk, mener de at det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig og effektivt politi på sjøen.

### Handler om holdninger

Arbeidsgruppen mener imidlertid at lovgivning alene ikke vil ha tilstrekkelig effekt. Ulykker skjer ofte nettopp fordi regelverket ikke blir fulgt, eller fordi folk har opptrådt uforsvarlig. Det viktigste tiltaket for å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt er derfor fortsatt og økt satsing på holdningsskapende arbeid for å skape forståelse for den fare som er forbundet med det å ferdes på sjøen.

Arbeidsgruppen foreslår at pensum til båtførerprøven revideres for å øke fokus på områder som kan virke ulykkesforebyggende og som fremmer godt sjømannskap. Det er viktig at kunnskapsnivået til båttbrukerne heves, da folks holdninger i stor grad er basert på hvilken kunnskap de har.



RAPPORTEN finnes på www.sdir.no

Det er dessuten viktig for myndighetene å sikre bedre kunnskap om hvorfor ulykker skjer, slik at tiltakene og det holdningsskapende arbeidet kan konsentreres om problemområder. Fart og fyll er farlig, men fortsatt er det slik at nesten halvparten av alle personer som omkommer med fritidsbåt faller over bord. □

Dødsulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antall ulykker	27	20	25	27	28	23	26
Antall omkomne	34	24	30	31	33	32	30

## Ulykkesbildet 2012: Flere lasteskip grunnstøter

- Færre ulykker med fiskefartøy
- Flere ulykker med passasjer- og lasteskip
- Svak økning i arbeids- og personulykker

Det viser Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk for 2012. Det ble totalt registrert 528 ulykker i 2012. Dette er en oppgang fra 2011 da det ble registrert 503 ulykker. Oppgangen skyldes en økning i antall innrapporterte arbeids- og personulykker.

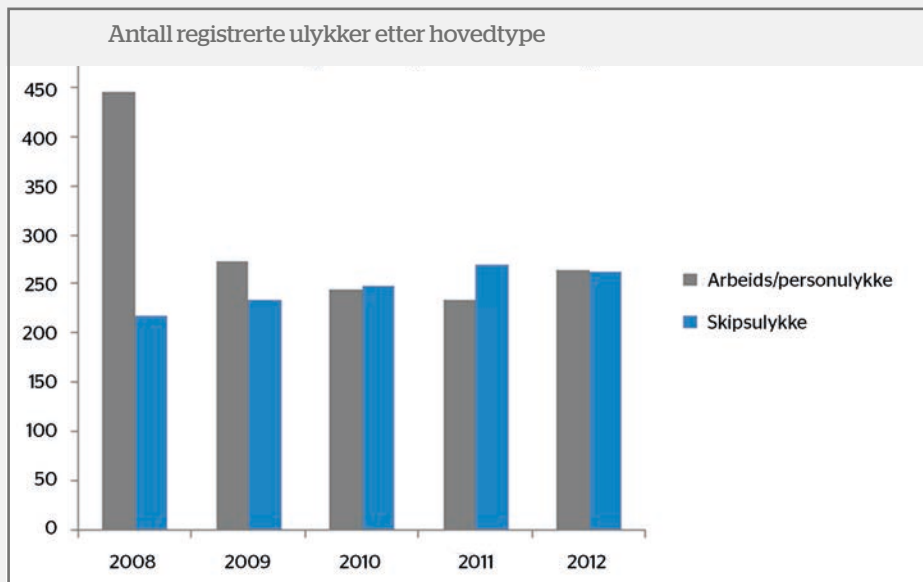
Antall skipsulykker viser derimot en svak nedgang, fra 269 i 2011 til 263 i 2012. Totalt 275 fartøyer var involvert i disse ulykkene.

Etter stor nedgang i antall arbeids- og personulykker i perioden 2000-2008, kan man de senere årene se en tendens til at tallet har stabilisert seg på om lag 250 hendelser i året.

### 12 personer omkom

Det ble i 2012 registrert 12 omkomne personer i totalt elleve ulykker på skip i næringsvirksomhet. Dette er noe lavere enn gjennomsnittet på 14 omkomne personer per år for perioden 2008-2012.

De omkomne fordeler seg på ti besetningsmedlemmer og to passasjerer. De to passasjerene omkom i kantringen av oppdrettsbåten «Maria», da den bisto et turfølge



FORURENSING av miljøet er alltid en fare når et skip går på grunn.

FOTO: KYSTVERKET

som hadde avbrutt en fjelltur på grunn av dårlig vær.

Et besetningsmedlem omkom etter grunnstøtingen av sjarken «Mijana». Fartøyet hadde deltatt i en vellykket redningsaksjon og grunnstøtte på vei tilbake til havn.

En fisker omkom etter at sjarken «Stabukk» begynte å ta inn vann. De øvrige omkomne er besetningsmedlemmer som mistet livet i arbeidsulykker. Tre fiskere omkom etter å ha falt i sjøen. To fiskere omkom etter ulykker knyttet til behandling av fangst. En lettmatros på et større tankskip døde etter å ha blitt skadet av en wire. En maskinist døde etter å ha falt fem meter ned i et lasterom på et lasteskip. Og en fisker omkom i havn, på vei om bord i fartøyet.

### 249 personskader

I tillegg ble det i 2012 registrert 249 personskader i forbindelse med totalt 247 arbeids- og personulykker. Det ble også registrert åtte personskader i forbindelse med totalt to skipsulykker. Nær halvparten av arbeidsulykkene i 2012 skjedde som følge av klem- og støt-

skade om bord. 79 av skadene var så alvorlige at de krevde behandling ved sykehus.

### Skipsulykker

Totalt antall skipsulykker viser en svak nedgang fra 2011 til 2012. Dette gjelder imidlertid bare fiskefartøy og passasjerskip. Antall skipsulykker på norske lasteskip har gått noe opp fra 93 til 100.

For norske lasteskip er det grunnstøting, brann/eksplosjon, miljøskade og lekkasje som har økt fra 2011 til 2012. Fra en foreløpig bunn i 2010 på 28 grunnstøtinger, registrerte Sjøfartsdirektoratet i 2012 43 grunnstøtinger med norske lasteskip. Dette er det høyeste antall de siste ti årene.

For passasjerskip er det i 2012 igjen en økning i antall kontaktskader, fra 34 til 42. Økningen skjer hovedsakelig på bilferjer. Det er imidlertid verdt å merke seg at ulykkestypen i svært liten grad medfører skade på personer og sjelden fører til alvorlig skade på fartøyet. Det er også grunn til å tro at rapporteringsgraden har økt noe for disse hendelsene senere år.

For fiskerfartøyene er det nedgang for alle ulykkestyper. Det er også fiskerfartøy som står for færrest antall ulykker, men på tross av dette, er det fortsatt i denne fartøygruppen at de fleste liv går tapt.

Antall skipsulykker med utenlandske fartøyer gikk fortsatt ned i 2012, etter flere år med negative tall i perioden 2002-2010. I 2012 ble det totalt registrert 33 ulykker.

### Utslipp

I forbindelse med skipsulykkene ble det i 2012 registrert 18 tilfeller med forurensning/miljøskade.

De fleste tilfellene er mindre utslipp i størrelsesorden 0-500 liter. Det ble i 2012 registrert tre tilfeller av mer omfattende utslipp fra 2-4 m<sup>3</sup> diesel og ett tilfelle der det ble sluppet ut ca. 3 m<sup>3</sup> tungolje. □

## Brukervennlig med elektroniske løsninger

Sjøfartsdirektoratets brukere kan nå benytte vår elektroniske skjema-tjeneste. Det åpner for raskere og mer effektiv saksbehandling.

For å gi mer brukervennlige tjenester har Sjøfartsdirektoratet siden 2011 jobbet med å tilby elektroniske løsninger for innsending av søknader og begjæringer. I 2012 har fokuset vært på å få testet og ferdigutviklet en elektronisk ordning for personlige sertifikater og refusjonsordningen. Begge vil innebære en løsning med elektronisk søknad via Altinn - som for personlige sertifikater også vil innebære at eksempelvis sjømannsleger og utdanningsinstitusjoner rapporterer direkte

inn i løsningen. Når det gjelder søknader om personlig sertifikat og påtegninger så er 30-40 tidligere manuelle skjemaer nå redusert til to elektroniske. Disse tjenestene blir lansert i løpet av 2013. Fortuten en forenklet søknadsprosess, skal dette også gjøre saksbehandlingstiden kortere. Ved innlogging via Altinn, er det nå mulig å sende inn en rekke skjemaer knyttet til saksområdene fartøy eller ulykker.

I 2012 ble seks søknadsskjemaer i refusjonsordningen slått sammen til ett. Skje-

maet veileder søker til korrekt utfylling og dokumentasjon. Elektronisk innsending av skjema via Altinn blir neste forbedring, og vil også gi bedre kvalitet i saksbehandlingen, kortere saksbehandlingstid og mulighet for elektronisk svar, til beste for våre brukere.

Sjøfartsdirektoratet gikk i mars 2012 over til elektronisk tegningsbehandling, og næringen blir nå oppfordret til å sende inn tegninger elektronisk som vedlegg til e-post. Det er mer brukervennlig og gjør saksbehandling raskere og mer effektiv. I tillegg gir det en miljøgevinst, på grunn av færre papirkopier. Det er nå bare behov for papirkopi av tegninger som skal være slått opp i fartøyet. □

## Nytt nett og grafisk profil



MYE ARBEID: Kommunikasjonsavdelingen har hatt ansvar for å koordinere prosjektet. Fra venstre Lorna M. Dyrkolbotn, Hedda Grip Vikse, Eiliff Fjøn, Steinar Haugberg og Dag Inge Aarhus. FOTO: BJARTE AMBLE

Grunnen til den store endringen henger sammen med at Skipsregistrene fra årsskiftet ble en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Det ble da helt nødvendig å lage helt nye felles nettsider, sier nettrektor Dag Inge Aarhus.

Hovedpoenget med omleggingen er at det skal bli enklere for brukerne å benytte sidene våre. Vi håper det vil bidra til at Norge fortsetter å være en attraktiv flaggstatt, sier kommunikasjonsdirektør Eiliff Fjøn.

De fleste brukerne er sjøfolk og rederier. De mest besøkte sidene er de som handler om personlige sertifikater, båtførerbevis for fritidsbåter, regelverk, rundskriv og selvfølgelig nyhetsstoffet vårt, sier Dag Inge Aarhus. Skipsregistrenes mye brukte tjeneste

«skipssøk» er også overført til den nye nettsiden. Brukergruppen favner alt fra banker, meglere, privatpersoner og andre i næringen som støtter seg til tjenesten for å undersøke om et fartøy er registrert i Skipsregisteret eller ei.

Sjøfartsdirektoratets grafiske profil har også endret seg. Målet har vært å bygge en felles visuell identitet. «Merkevaren» NIS/NOR og Sjøfartsdirektoratets logo ble tilpasset hverandre slik at de står bra sammen og samtidig kan brukes hver for seg. NIS/NOR logoen skal markedsføre Norge som attraktivt flaggstatt, sier kommunikasjonsrådgiver Steinar Haugberg, som sammen med Hedda Grip Vikse har hatt ansvar for prosessen i samarbeid med designfirmaet Cox. □

## Åpen dag på Sjøikkerhetskonferansen

Sjøfartsdirektoratet arrangerer hver høst Sjøikkerhetskonferansen, som er en viktig arena for erfaringsutveksling for folk i maritim næring. I 2012 var 230 deltakere samlet til konferansen som denne gang satte søkelys på regelverksutvikling, risikobasert tilsyn og sikkerhetsstyring. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen uttrykte i sitt åpningsforedrag at det ikke lenger burde være slik at ulykker er den viktigste drivkraften for nye reguleringer, men at man må kartlegge risiko og iverksette tiltak før ulykkene skjer.

I tilknytning til konferansen ble det for andre år på rad arrangert Åpen dag i direktoratet. Programmet var rettet inn mot nytteverdi for rederier og sjøfolk, og inneholdt foredrag om Maritime Labour Convention, elektronisk innsending av dokumentasjon og skjemaer, kvalifikasjonskrav med mer. Etterpå var det åpent for møter med de ulike avdelingene rundt på huset.

Både direktoratets ansatte og de mer enn 40 besøkende satte pris på denne muligheten for direkte dialog med hverandre, og man vil derfor ha det samme tilbudet på årets Sjøikkerhetskonferanse som arrangeres den 25. og 26. september, med Åpen dag den 24. september. □



ÅPENT FOR DIALOG: Stein Frode Bulling-Ness fra Brude Safety slo av en prat med Lars Alvestad som er direktør i Avdeling for fartøy og sjøfolk. FOTO: STEINAR HAUGBERG