

Veiledning til forskrift om sikring av havneanlegg



KYSTVERKET

Innhold

Om veiledningen	3
Endringslogg	4
Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	5
§ 1. Virkeområde	5
§ 2. Internasjonale regler om sikring av havneanlegg.....	7
§ 3. Definisjoner	8
Kapittel 2 – Generelle bestemmelser	10
§ 4. Maritimt sikringsnivå	10
§ 5. Varsling av sikringshendelser	11
§ 6. Godkjent sikringsvirksomhet (Recognized Security Organizations – RSO).....	14
§ 7. Tilbaketrekking av godkjenning	16
Kapittel 3 – Utfyllende nasjonale bestemmelser om havneanlegg.....	18
§ 8. Ansvar	18
§ 9. Sårbarhetsvurdering av havneanlegg	18
§ 10. Sikringsplan for havneanlegg.....	22
§ 11. Unntak fra kravet om å utarbeide sikringsplan	26
§ 12. Tilsvarende sikringsordninger.....	28
§ 13. Konfidensialitet.....	29
§ 14. Sikringsleder for havneanlegg (Port Facility Security Officer – PFSO).....	31
§ 15. Godkjenning av kurs for sikringsledere	34
§ 16. Sikringsavtale (Declaration of Security - DoS)	36
Kapittel 4 – Utfyllende nasjonale bestemmelser om innhold i havneanleggets sikringsplan.....	39
Generelt.....	39
§ 17. Adgang til havneanlegget og adgangsbegrensede områder	39
§ 18. Gjennomføring av bagasje, gods mv.....	42
§ 19. Visitasjon av personer	44
Kapittel 5 – Avsluttende bestemmelser	48
Innledning kapittel 5.....	48
§ 20. Tilsyn.....	48
§ 21. Administrative sanksjoner	50
§ 22. Tvangsmulkt.....	52
§ 23. Klage	53
§ 24. Straff	53

Om veiledningen

Kystverket har utarbeidet denne veiledningen til forskrift om sikring av havneanlegg. Veiledningen er utarbeidet som en kommentarutgave til forskriften, og det er gitt en forklaring på hva som er ment med hver bestemmelse.

Ved ikrafttredelse av forskrift om sikring av havneanlegg oppheves forskrift 7. juli 2007 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv. nr. 825. Revisjonen av denne forskriften hadde to klare målsettinger. For det første at det internasjonale regelverket skulle implementeres på en korrekt måte. For det andre skulle regelverket gjøres mer fleksibelt for brukerne. Den siste målsetningen innebar blant annet at minimumsstandardene som preget arbeidet med havnesikring nå har blitt fjernet.

Forskrift om sikring av havneanlegg gjennomfører blant annet EU-forordning 725/2004 om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg. Det vil si at forordningen og deler av ISPS-koden er gjort til norsk forskrift, og gjelder som forskrift i tillegg til de utfyllende nasjonale bestemmelsene. I denne veiledningen er det bare gitt kommentarer til de utfyllende nasjonale bestemmelsene, og ikke til forordning 725/2004 og ISPS-koden.

Forskriften er basert på et internasjonalt regelverk, og derfor er også veiledningen basert på veiledning fra IMO (International Maritime Organization) og EU. Blant annet har Kystverket benyttet IMOs egen veiledning til maritim sikring og ISPS-koden; "Guide to Maritime Security and the ISPS Code" (2012 edition).

Hensikten med veiledningen er å forklare kravene i forskriften og gi en bedre forståelse for hva man har ment med den enkelte bestemmelse. Veiledningen suppleres med andre veiledninger, for eksempel Kystverkets veileder for utarbeidelse av sårbarhetsvurdering og IMO-guiden.

Det presiseres at dette dokumentet er ment som en veiledning, og skal ikke leses som minimumskrav. Veiledningen sier imidlertid noe om Kystverkets tolkning av regelverket.

Veiledningen vil bli revidert jevnlig. Tilbakemeldinger på veiledningen kan sendes til post@kystverket.no og merkes med "Veiledning – havnesikring - havneanlegg".

Link til forskrift om sikring av havneanlegg:

<http://www.lovdatabasen.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20130529-0538.html>

Kystverket Hovedkontoret

Ålesund, 26. juni 2013

Endringslogg

Bestemmelse	Beskrivelse av endring	Dato endret
§ 1	- Virkeområdet er skrevet om for å klargjøre hvem som er omfattet.	15.10.13
§ 9	- Feil i gjengivelse av forskriftstekst er rettet opp.	15.10.13
§ 10	- Intern revisjon: Uavhengig av "det havneanlegget som revideres er endret til "uavhengig av de aktivitetene som revideres". I tillegg er det gitt eksempler på hvem som kan gjennomføre intern revisjon. - Henvisningen til § 11 er revidert.	15.10.13
§ 11	- Veiledningsteksten er revidert. I § 11-tilfeller skal havneanleggende ha en sikringsplan, men med færre sikringstiltak.	15.10.13
§ 13	- "krypteres og passordbeskyttet" er endret til "krypteres med passord"	15.10.13
§ 15	Veiledningsteksten er revidert. Det er lagt inn mer informasjon om godkjenning av kurs for sikringsledere.	15.10.13
§ 16	- Det er lagt inn informasjon om at DoS-skjema ligger på Kystverkets nettsider - Veiledningsteksten til 2. ledd bokstav c er endret	15.10.13
§ 19	- Fjerde ledd: Veiledningsteksten knyttet opplæring av "særskilt opplærte sikkerhetskontrollører" er noe revidert.	15.10.13

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

§ 1. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for havneanlegg som betjener følgende skip i internasjonal fart:

- a) Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerskip,
- b) lasteskip, herunder hurtiggående lasteskip, med bruttotonnasje 500 eller mer, og
- c) flyttbare boreinnretninger som forflyttes ved hjelp av eget fremdriftsmaskineri.

(2) Alle skip som har et internasjonalt sikrings sertifikat (ISSC) regnes til enhver tid for å være i internasjonal fart.

1. ledd - Hvilke havneanlegg gjelder forskriften for

Virkeområdet er begrenset til havneanlegg som betjener bestemte typer skip i internasjonal fart. Alle skip som omfattes av ISPS-regelverket skal ha et internasjonalt sikrings sertifikat (ISSC), og havneanlegget skal derfor forholde seg til sertifikatet. Har skipet et ISSC, skal det som hovedregel behandles som et ISPS-anløp.

Hvilke skip er omfattet?

Det er to vilkår som må være oppfylt for at et skip omfattes av regelverket; skipstype og internasjonal fart. Skipstypene som er omfattet er passasjerskip, lasteskip og flyttbare boreinnretninger som omfattes av IMO sin SOLAS-konvensjon (Safety Of Life At Sea). Et passasjerskip defineres i SOLAS regel 2 (f) som et skip som frakter mer enn 12 passasjerer, mens et lasteskip defineres i samme konvensjon regel 2 (g) som ethvert skip som ikke er et passasjerskip. En flyttbar boreinnretning defineres i sjøfartsdirektoratets forskrift som "[f]lyttbar plattform, herunder boreskip, med eget fremdriftsmaskineri og som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster". Regelverket gjelder ikke for flyttbare boreinnretninger på lokasjon.

Det opereres i flere sammenhenger med begrepet spesialskip (SPS). Dette er skip som har mer enn 12 personer om bord med spesialiserte arbeidsoppgaver og som ikke inngår som del av mannskapet. Eksempler på dette kan være seismikkskip eller forskningsfartøy. Disse omfattes også av koden og havneanlegg som mottar disse skal godkjennes etter denne forskrift.

Hvilke skip er unntatt?

Unntak fra regelverket er "krigsskip, militære hjelpefartøyer eller andre fartøyer som eies eller drives av en avtalestat, og som bare brukes i statlig, ikke-kommersiell drift".¹ I tillegg er følgende skip unntatt: Lasteskip med bruttotonnasje under 500, skip uten eget fremdriftsmaskineri, primitive treskip, ikke-kommersielle fartøy og fiskefartøy.² Havneanlegg som kun mottar slike skip er ikke omfattet av forskriften.

Enkelte non-SOLAS skip har latt seg sertifisere som ISPS skip, selv om de ikke er av en skipstype som omfattes av ISPS-regelverket. I Norge gjelder dette bl.a. et fåtall fiskefartøy og enkelte taubåter under 500 BT. I disse tilfellene vil ikke Kystverket stille krav til at havneanlegg som anløpes av disse

¹ ISPS del A 3.3

² SOLAS kapittel 1, del A, regel 3 og EU-forordning 725/2004 artikkel 3.7

skal være ISPS godkjente. Når slike skip anløper ISPS godkjente havneanlegg skal disse håndteres på samme måte som andre ISPS skip.

Verft og opplag

Et verft vil i mange tilfeller operere på lik linje med andre havneanlegg som mottar ISPS skip, og skal følgelig også godkjennes etter forskriften. Dersom verftet bare driver med nybygging eller ombygging av skip som ikke enda er sertifisert, omfattes de ikke av virkeområdet til forskriften.

Under kortere opplag (varme) beholder skipet alle sine sertifikater og skal i slike tilfeller ligge til et godkjent havneanlegg, dersom det ligger til kai. Lengre opplag (kalde) betyr i de fleste tilfeller at skipet må sertifiseres på ny. Skipet kan i slike situasjoner ligge i havneanlegg som ikke er godkjent etter denne forskriften.

2. ledd - Internasjonal fart

Alle skip som har et internasjonalt sikringssertifikat (ISSC) regnes til enhver tid å være i internasjonal fart. Internasjonal skipsfart er definert i EU-forordning 725/2004 som "alle sjøtransporttjenester med fartøyer fra et havneanlegg i en EØS-stat til et havneanlegg utenfor denne EØS-staten, eller omvendt".³ Denne definisjonen må sees i sammenheng med ISPS-koden som sier at koden gjelder for alle havneanlegg som betjener skip "engaged on international voyages".⁴ Dette betyr at anløpet ikke nødvendigvis må være knyttet til om skipet kommer direkte fra eller skal direkte til utlandet.

Definisjonen av internasjonal fart må også sees i sammenheng med hvordan ISPS-koden praktiseres for skip slik at skipet møtes med et tilsvarende system på landsiden. At skipet møter et sammenhengende og liknende sikringssystem i alle havneanlegg er med på å styrke sikringen i den internasjonale skipsfarten og i hele transportkjeden. Definisjonen samsvarer også med tilsvarende definisjon som legges til grunn for sikring av skip.⁵ Dette er også en vanlig tolking av kravet internasjonalt og sikrer forutsigbarhet for skip ved anløp i Norge.

Virkeområdet må til slutt ses i sammenheng med definisjonen av havneanlegg og kontakt mellom skip og havn som omtalt under § 3.

Hvert 5. år skal det gjøres en vurdering av om passasjerfartøy og andre fartøy i innenriks fart skal omfattes av regelverkets virkeområde.⁶ Denne vurderingen ble gjennomført første gang i 2007 og det ble vedtatt at det ikke skulle få anvendelse på innenriks fart. Vurderingen skal gjennomgå en periodisk revisjon og konklusjonen kan derfor endres, blant annet på bakgrunn av endret sikkerhetsrisiko.

³ Artikkel 2.8

⁴ Del A 3.1.2

⁵ Forskrift av 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (Sikkerhetsforskriften) § 1

⁶ Forordning 725/2004 artikkel 3.3

§ 2. Internasjonale regler om sikring av havneanlegg

(1) De deler av ISPS-koden del A som omfatter havneanlegg gjelder som forskrift, samt del B 1.16, 4.1, 4.4, 4.5, 4.8, 4.14-4.16, 4.18, 15.3, 15.4, 16.3, 16.8, 18.5 og 18.6. Det skal i tillegg tas hensyn til de øvrige bestemmelser i del B der disse er relevante.

(2) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56bb (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg), gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

(3) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56r (Kommisjonsforordning (EF) nr. 324/2008 av 9. april 2008 om fastsettelse av reviderte prosedyrer for Kommisjonens inspeksjoner innen maritim sikring) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Generelt

Bestemmelsen inkorporerer ISPS-koden del A, deler av del B, samt EU-forordning 725/2004 og EU-forordning 324/2008. Det vil si at også disse gjelder ordrett som norsk forskrift, og er regelverk som brukerne må forholde seg direkte til.

1. ledd – Gjennomføring av ISPS-koden del A og deler av del B

SOLAS-konvensjonen kapittel XI-2 og ISPS-koden er vedlegg til forordning 725/2004, og er i utgangspunktet gjort til forskrift ved å inkorporere forordningen. Det er likevel tatt med en bestemmelse som inkorporerer ISPS-koden del A og de delene av del B som gjelder for havneanlegg og er gjort obligatoriske i forordning 725/2004 artikkel 3 nr. 5. Dette på grunn av måten virkeområdet i artikkel 3 i forordning 725/2004 er utformet på, og for å synliggjøre at ISPS-koden får direkte anvendelse overfor brukerne.

Det er kun deler av ISPS-koden del B som er gjort obligatoriske i § 2 første ledd. I siste setning står det imidlertid at det skal "tas hensyn til de øvrige bestemmelser i del B der disse er relevante". I utgangspunktet er de øvrige bestemmelsene i del B kun veiledende, men det betyr ikke at man kan se bort i fra disse bestemmelsene om man ønsker det. Det *skal* tas hensyn til bestemmelsene i del B der dette lar seg gjøre. Det fremgår av forordning 725/2004 artikkel 3 nr. 4.

2. ledd – Gjennomføring av forordning 725/2004

Forordning 725/2004 omhandler forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg, og SOLAS-konvensjonen kapittel XI-2 og ISPS-koden er vedlegg til denne forordningen.

I henhold til EØS-avtalen artikkel 7 er det ulike krav til gjennomføring av forordninger og direktiv. Utgangspunktet er at forordninger skal inkorporeres, mens direktiv skal transformeres.

Denne forskriften gjennomfører en *forordning*, og denne skal derfor inkorporeres. Inkorporering vil si at det internasjonale regelverket gjennomføres i forskriften ved at det henvises til at regelverket gjelder som norsk forskrift. Det vil si at hele forordningene gjøres til norsk forskrift, også fortalene. Forordningene og de delene av ISPS-koden som er gjort til norsk forskrift kan dermed brukes direkte som hjemmel for å fatte vedtak. I den nasjonale forskriften er det kun gitt utfyllende bestemmelser

der dette er påkrevd eller nødvendig. I noen tilfeller er det også henvist til ISPS-koden eller forordningen av rene informasjonshensyn, blant annet ved særlig sentrale bestemmelser eller der sammenhengen krever det.

Det er lagt ved en EØS-tilpasset konsolidert versjon av forordning 725/2004 som tilleggstekst til forskriften. Dette er den offisielle norske oversettelsen av forordningen med EØS-tilpasninger og der endringer av forordningen er tatt inn.

3.ledd – Gjennomføring av forordning 324/2008

Forordning 324/2008 omhandler prosedyrer for Kommisjonens inspeksjoner innen maritim sikring, og gjelder ved ESAs (EFTA Surveillance Authority) inspeksjoner av norske havner og havneanlegg.

§ 3. Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Havneanlegg*: Det området hvor det forekommer kontakt mellom skip og havn. Dette omfatter områder som ankerplasser, venteplasser og ankomst fra sjøsiden, når det er relevant.
- b) *ISPS-koden*: Det internasjonale regelverket for sikring av skip og havneanlegg vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) 12. desember 2002 (ISPS code - International Ship and Port Facility Security Code).
- c) *Kontakt mellom skip og havn*: Den samhandlingen som oppstår når et skip direkte og umiddelbart påvirkes av handlinger som omfatter forflytning av personer eller varer eller ytelser av havnetjenester til eller fra skipet.
- d) *Sikringshendelse*: En mistenkelig handling eller omstendighet som utgjør en trussel mot et skip, et havneanlegg eller en havn.

I denne bestemmelsen defineres sentrale begreper. Begreper som kun brukes i en enkelt bestemmelse er definert i denne.

Bokstav a) – Havneanlegg

Definisjonen av havneanlegg i forskriften er en direkte oversettelse fra definisjonen i det internasjonale regelverket. Definisjonen er derfor ulik definisjonen av havneanlegg i havne- og farvannsloven § 4 femte ledd.

Forholdet til havne- og farvannsloven

Definisjonen i havne- og farvannsloven skal legges til grunn i loven, og herunder forskrifter til loven, hvis ikke noe annet fremkommer etter sammenhengen. Dette følger av forarbeidene til havne- og farvannsloven.⁷ I dette tilfellet må begrepet tolkes på bakgrunn av og i sammenheng med det internasjonale regelverket som skal implementeres. Definisjonen slik den fremstår i det internasjonale regelverket må derfor legges til grunn i denne forskriften. Og siden denne altså avviker fra havne- og farvannsloven, er det behov for å presisere definisjonen i forskriften.

⁷ Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) Om lov om havner og farvann s. 153.

Kontakt mellom skip og havn

Som "havneanlegg" regnes det området hvor det forekommer kontakt mellom skip og havn. Herunder omfattes også ankerplasser, venteplasser og ankomst fra sjøsiden, når det er relevant.⁸ Det er altså alle disse områdene det som utgangspunkt vil være aktuelt å vurdere sårbarheten av.

Hva er "relevant"

I vurderingen av hva som skal anses som "relevant", må det brukes skjønn. Utgangspunktet i forskriften er imidlertid at havneanlegget skal ha ansvar for å sikre sine områder, uavhengig av om det er på land eller i sjø. Det går imidlertid en grense for hvilke sjøområder ved havneanlegget som omfattes. Det er her sårbarhetsvurderingen som blir avgjørende for hvilke områder som skal omfattes av havneanlegget. Generelt kan det sies at det kun er de områdene som har betydning for den kontakten som skjer mellom skip og havn som er aktuelle å regne som en del av havneanlegget. Det er videre i utgangspunktet kun de sjøområdene som ligger i nærhet til havneanlegget som omfattes. Det vil for eksempel ikke være naturlig å anse en ankerplass som ligger langt utenfor havneanlegget som en del av havneanlegget. Dette gjelder også ved tendring ut til en slik ankerplass.

"Ankomst fra sjøsiden"

Når det gjelder uttrykket "ankomst fra sjøsiden" menes det området der det skjer et anløp til havneanlegget. Det vil si et fysisk område (ankomstområde eller innseilingsområde).

Bokstav c) – Kontakt mellom skip og havn

Også denne definisjonen er hentet fra det internasjonale regelverket.⁹ Hva som defineres som kontakt mellom skip og havn vil være et tolknings spørsmål. Det vesentlige her er at det er et krav om at det skal være en "samhandling" mellom skipet og havneanlegget. Dette betyr at det må foregå en koordinering og gjennomføring av en eller flere aktiviteter i en prosess der både skipet og havneanlegget har et ansvar for prosessen. Det må altså foregå en eller annen form for handling eller interaksjon mellom skipet og havneanlegget, og som da medfører at personer eller varer forflyttes mellom skipet og havneanlegget, eller at skipet mottar havnetjenester fra havneanlegget.

Bokstav d) – Sikringshendelse

Denne definisjonen er hentet direkte fra det internasjonale regelverket.¹⁰ Hva som ligger i begrepet sikringshendelse er nærmere definert i kommentarene til § 5 i veilederen (s.10 flg.)

⁸ Jf. forordning 725/2004 artikkel 2.11 og SOLAS kapittel XI-2 regel 1.9.

⁹ Jf. Forordning 725/2004 artikkel 2.12 og SOLAS kapittel XI-2 regel 1 pkt 1.8.

¹⁰ Jf. SOLAS kapittel XI-2 regel 1 pkt 1.13.

Kapittel 2 – Generelle bestemmelser

§ 4. Maritimt sikringsnivå

(1) Med maritimt sikringsnivå menes en angivelse av graden av risiko for at en sikringshendelse vil bli forsøkt utført eller vil inntreffe. Kystverket fastsetter det maritime sikringsnivå som havneanlegg skal operere på.

(2) Følgende maritime sikringsnivåer gjelder for havneanlegg:

- a) Sikringsnivå 1: Det nivået hvor et minimum av relevante sikringstiltak skal opprettholdes til enhver tid.
- b) Sikringsnivå 2: Det nivået hvor relevante tilleggstiltak for sikring skal opprettholdes for en viss tidsperiode på grunn av en midlertidig økt risiko for hendelser som kan true sikkerheten.
- c) Sikringsnivå 3: Det nivået hvor ytterligere spesifikke sikringstiltak skal opprettholdes for en begrenset tidsperiode når en hendelse som kan true sikkerheten er umiddelbart forestående eller sannsynlig.

(3) Havneanleggets sikringsleder skal umiddelbart etter å ha mottatt melding om endring i det maritime sikringsnivå, iverksette tiltakene i havneanleggets sikringsplan for det gjeldende sikringsnivået.

Generelt

Det er kun Kystverkets hovedkontor som har myndighet til å fastsette og endre det maritime sikringsnivået i norske havner og havneanlegg.¹¹ Definisjonen av sikringsnivå og beskrivelsen av de tre sikringsnivåene er hentet fra det internasjonale regelverket.¹² Havneanlegg opererer til vanlig på sikringsnivå 1 som gjelder ved en normalsituasjon. Dette er grunnsikringen som alltid skal være tilstede. Sikringstiltakene som er iverksatt på nivå 1 skal primært hindre sikringshendelser, men vil i tillegg kunne motvirke de fleste former for kriminalitet som kan oppstå i et havneanlegg, for eksempel tyveri, eiendomskrekkelse og blindpassasjerer.¹³

Endring av sikringsnivået

Dersom det skjer en sikringshendelse eller en generell endring i trusselnivået, kan det være aktuelt å heve det maritime sikringsnivået til nivå 2 eller 3. I slike tilfeller vurderer og eventuelt beslutter Kystverkets hovedkontor om sikringsnivået skal endres. Kystverket innhenter informasjon fra PST og lokalt politi. Sjøfartsdirektoratet har myndighet til å heve sikringsnivået på norske skip, og ved en sikringshendelse i et havneanlegg vil Kystverket også ha en dialog med Sjøfartsdirektoratet.

Kystverket sender ut melding til PFSO ved endring av sikringsnivået. PFSO skal umiddelbart etter å ha mottatt melding om endring i sikringsnivå, iverksette sikringstiltakene i sikringsplanen for det gjeldende sikringsnivået. Når sikringstiltakene er iverksatt, skal PFSO bekrefte dette til Kystverket.

¹¹ Denne myndigheten ble delegert fra Fiskeri- og kystdepartementet i 2009, jf. delegeringsvedtak av 25. september 2009.

¹² Se SOLAS XI-2 regel 1.1.14 (definisjon av sikringsnivå) og ISPS-koden del A 2.1.9-2.1.11 (beskrivelse av de tre sikringsnivåene).

¹³ Se IMO-guide s. 35.

Dette bekreftes primært gjennom Kystverkets varslingsystem. Ved heving til sikringsnivå 3 skal havneanlegget følge de sikringsinstruksjoner som blir gitt av myndighetene i tillegg til å gjennomføre de sikringstiltak som følger av sikringsplanen.¹⁴

Dersom det maritime sikringsnivået heves i havneanlegget, vil dette ha innvirkning på skipene som anløper. Dersom sikringsnivået heves i et havneanlegg, må sikringsnivået heves tilsvarende på skip som skal anløpe havneanlegget. I forkant av anløp til et havneanlegg skal det være en dialog mellom CSO/SSO og PFSO for å få klarlagt hvilket sikringsnivå havneanlegget opererer på. Dersom det skjer en endring av sikringsnivået i havneanlegget skal PFSO gi melding om dette til skip som skal anløpe havneanlegget.¹⁵

Et havneanlegg skal aldri motta skip som seiler med et lavere sikringsnivå enn havneanlegget operer på. Derimot kan et havneanlegg motta skip som seiler på høyere sikringsnivå enn havneanlegget. I de tilfellene skal sikringsansvarlig i samråd med rederiets eller skipes sikringsansvarlig foreta en vurdering av situasjonen og avtale egnede sikringstiltak som dokumenteres i en DoS.¹⁶

Dersom det er behov for å gi melding om sikringsnivået i norske havner til skip som befinner seg i det norske territorialfarvannet¹⁷, kan det sendes ut et navigasjonsvarsel gjennom NAVCO-tjenesten. Navigasjonsvarsler kan sendes ut over kystradioen i telefoni og via NAVTEX-systemet.

Iverksettelse av tiltak uten offisiell heving av sikringsnivået

Havneanleggene kan iverksette ytterligere sikringstiltak, for eksempel sikringstiltak *tilsvarende* sikringsnivå 2 eller 3, dersom de vurderer dette som nødvendig på grunn av en akutt sikringshendelse. Dette kan være aktuelt i tilfeller der det maritime sikringsnivået ikke er offisielt hevet av Kystverket, men det er behov for å iverksette ytterligere sikringstiltak raskt. Dette skal meldes til Kystverket.

I slike tilfeller må det *ikke* formidles til anløpende skip at sikringsnivået offisielt er hevet, ettersom skip i slike tilfeller ikke har plikt til å heve sikringsnivået. Det kan imidlertid formidles til skipet at det er iverksatt ekstra sikringstiltak i havneanlegget, og bakgrunnen for dette. Det kan i slike tilfeller være aktuelt å inngå en DoS med skipet, jf. § 16 andre ledd bokstav b.

§ 5. Varsling av sikringshendelser

Sikringshendelser skal varsles til Kystverket.

Varsling

Bestemmelsen gir en plikt for havneanlegg til å varsle Kystverket om sikringshendelser. Slik varsling er avgjørende for Kystverkets oppgave med å fastsette det maritime sikringsnivået i havner og havneanlegg. Kystverket oppfordrer derfor havneanleggene til aktivt å bruke varslingsystemet.

¹⁴ Jf. ISPS-koden del A 4.2.

¹⁵ Jf. ISPS-koden del B 4.11.

¹⁶ Jf. ISPS-koden del B 4.12.

¹⁷ Jf. SOLAS regel 7.1.

Kystverket har opprettet et døgnbemannet kontakttelfonnummer (35 57 26 25) der havner og havneanlegg skal varsle sikringshendelser. Telefonnummeret er til sjøtrafikksentralen i Brevik, som mottar meldinger og videreformidler disse til Kystverkets hovedkontor. Varslingen til Brevik sjøtrafikksentral er dermed en første varsling, og hendelsen vil videre håndteres av Kystverkets hovedkontor.

Dersom det oppdages en pågående eller akutt sikringshendelse skal alltid politiet og eventuelt andre nødetater varsles først. Det er imidlertid viktig at også Kystverket varsles uten ubegrunnet opphold for å kunne vurdere heving av det maritime sikringsnivået. Havneanleggets sikringsplan skal inneholde fremgangsmåter for varsling av sikringshendelser.

Hva er en sikringshendelse?

En sikringshendelse er definert i § 3 bokstav d som en "mistenkelig handling eller omstendighet som utgjør en trussel mot et skip, et havneanlegg eller en havn". Definisjonen er i seg selv generell og lite konkret, og vi må derfor se hen til blant annet ISPS-koden for å gi mer innhold til begrepet.

ISPS-koden del B 15.11 gir en viss veiledning ved at den lister opp en rekke sikringshendelser som det skal tas stilling til i sårbarhetsvurderingen, herunder:

- 1. skade på eller ødeleggelse av havneanlegget eller fartøyet, for eksempel ved hjelp av sprengstoff, ildspåsettelse, sabotasje eller hærverk,*
- 2. kapring eller kidnapping av fartøyet eller av personer om bord på fartøyet,*
- 3. ulovlig inngrep i lasten, viktig utstyr eller viktige systemer på fartøyet eller skipsforsyningene,*
- 4. ulovlig adgang eller bruk, herunder forekomst av blindpassasjerer,*
- 5. smugling av våpen eller utstyr, herunder masseødeleggingsvåpen,*
- 6. bruk av fartøyet til å transportere personer som har til hensikt å forårsake en sikringshendelse, og utstyret til disse personene.*
- 7. bruk av selve fartøyet som våpen eller som et middel til å forårsake skade eller ødeleggelse,*
- 8. sperring av havneinnløp, sluser og innkjørsler osv, og*
- 9. atomangrep, biologiske angrep og kjemiske angrep.*

Utenom dette gir ISPS-koden lite veiledning, men vi ser ut i fra de nevnte hendelsene at det er snakk om hendelser av ulik karakter og omfang. I mange tilfeller vet man ikke om man står ovenfor en reell sikringshendelse før man har gjort nærmere undersøkelser. Det kan derfor være en flytende grense mellom hva som er en sikringshendelse og hva som ikke er det.

Hva skal varsles til Kystverket?

Ettersom det vil være en flytende grense mellom hva som er en sikringshendelse og hva som ikke er det, kan det være vanskelig å vite hvilke hendelser man skal varsle til Kystverket og hvilke hendelser man ikke trenger å varsle.

Som et utgangspunkt og en god tommelfingerregel er det bedre å varsle en gang for mye enn en gang for lite. Man bør varsle hendelser som fremstår som mistenkelige og utenom det vanlige. For å kunne oppdage mistenkelige hendelser, er det viktig med en god sikkerhetskultur blant personell i

havner og havneanlegg. Blant annet peker 22. juli-kommisjonens rapport¹⁸ på viktigheten av å styrke holdninger og kultur knyttet til sikkerhet ("security awareness").

Vi kan plassere sikringshendelser inn i ulike kategorier. For det første har vi hendelser som umiddelbart kan avvises som betydningsløse. Dersom man er sikker på at hendelsen ikke er tilsiktet for bevisst å påføre skade på havn, havneanlegg eller skip, vil denne hendelsen ikke " utgjør[e] en trussel" og sannsynligvis heller ikke være en sikringshendelse. Det kan være tilfeller av svikt i sikringen som har skjedd som følge av uhell, skade eller annen svikt i sikringstiltak som ikke er tilsiktet. Et eksempel kan være et hull i gjerdet som skyldes en påkjørsel, og der man er sikker på at dette skyldes et uhell og ikke en bevisst handling.

En annen kategori hendelser er de av mindre alvorlig natur. Det kan være man er usikker på om hendelsene er tilsiktet eller ikke, og hendelsene bør i første omgang rapporteres til PFSO. Hendelsene bør deretter undersøkes nærmere av PFSO. Eksempler på slike hendelser kan være (ikke uttømmende liste)¹⁹:

1. brudd på perimetersikringen
2. upassende bruk av adgangskort
3. skade på sikkerhetsutstyr gjennom sabotasje eller hæververk
4. mistenkelig oppførsel i eller i nærheten av havneanlegget
5. mistenkelige pakker i eller i nærheten av havneanlegget
6. usikrede adgangspunkter

Disse hendelsene trenger nødvendigvis ikke rapporteres til myndighetene med det samme, men det kan være at situasjonen utvikler seg til noe mer. Behovet for varsling vil kunne variere ut i fra type havneanlegg, og flere momenter sett i sammenheng kan være en indikasjon på at man bør varsle. Dersom man ikke umiddelbart finner en logisk forklaring for hendelsen, skal man varsle Kystverket. Hendelsen bør behandles som en sikringshendelse frem til noe annet er bevist.

Til slutt har vi alvorlige hendelser som bør meldes umiddelbart til Kystverket og andre relevante myndigheter, inkludert (ikke uttømmende liste)²⁰:

1. terroranslag
2. bombetrusler
3. gisselsituasjon
4. grov vold
5. væpnet ran mot skip
6. uautorisert adgang til adgangsbegrensede områder i havneanlegget
7. uautorisert bagasje eller gods, eller oppdagelse av våpen eller forbudte gjenstander i havneanlegget,

¹⁸ NOU 2012:14 "Rapport fra 22. juli-kommisjonen", avgitt til statsministeren 13. august 2012. Se blant annet s. 457.

¹⁹ Eksempelene er hentet fra IMO-guiden s.133.

²⁰ Eksempler på hendelser er hentet fra IMO-guiden s. 132 og "Politiets beredskapssystem del I – Retningslinjer for politiets beredskap" s.25.

8. uautorisert utlevering av sikringsplan
9. oppdagelse av skytevåpen eller andre våpen
10. oppdagelse av eksplosiver
11. hendelser av interesse for media

Kystverkets døgnbemannede kontakttelefonnummer for sikringshendelser:

35 57 26 25

§ 6. Godkjent sikringsvirksomhet (Recognized Security Organizations – RSO)

(1) Kystverket kan etter søknad godkjenne sikringsvirksomheter til å gjennomføre sårbarhetsvurderinger og utarbeide sikringsplaner for havneanlegg.

(2) For å bli godkjent må virksomheten oppfylle krav som fremkommer av ISPS-koden del B 4.5. I tillegg må virksomheten dokumentere kompetanse i å gjennomføre sårbarhetsvurderinger.

SOLAS definerer en RSO som "(...)en organisasjon med relevant ekspertise i sikkerhetsspørsmål og med tilstrekkelig kjennskap til drift av fartøyer og havner, som har myndighet til å utføre de vurderingene, verifiseringene, godkjenningene eller sertifiseringene som kreves i dette kapittelet eller i del A av ISPS-regelverket".²¹

Retten til å delegere visse oppgaver til RSO er beskrevet i ISPS-koden.²² Norge har valgt å delegere oppgaven med å gjennomføre sårbarhetsvurderinger til RSO. I tillegg gis også RSO en rett til å utarbeide sikringsplaner. Dette er nærmere beskrevet under.

1. ledd - Oppgaver som en RSO er godkjent til å utføre

Det internasjonale regelverket stiller krav til hvem som kan gjennomføre en sårbarhetsvurdering og utarbeide en sikringsplan for et havneanlegg.

Sårbarhetsvurderingen skal enten gjøres av Kystverket eller en sikringsvirksomhet (RSO) som er godkjent av Kystverket til å gjøre denne oppgaven. Dersom sårbarhetsvurderingen utarbeides av en RSO skal Kystverkets regionkontor godkjenne den.

PFSO har ansvar for utarbeidelse og vedlikehold av sikringsplaner, men dersom en søker ekstern bistand i dette arbeidet, skal en RSO benyttes. Kystverket skal alltid godkjenne sikringsplanene.

²¹ SOLAS Kapittel XI-2, regel 1.16

²² ISPS del B 4.3 og 4.4.

Tabell: Oversikt over hvilken myndighet og rett en har i utførelse av planverk.

Plan	Myndighet til å utføre	Referanse ISPS	Bistå i utførelse av	Referanse ISPS	Godkjennes av	Referanse ISPS
PFSA	Medlemsstat/ RSO	A/15.2	-	-	Medlemsstat	A/15.2.1
PFSP	PFSO	A/17.2.2	RSO	A/16.1.1	Medlemsstat	A/16.2

I praksis blir de godkjente virksomhetene (RSO) også benyttet til annet arbeid innen havnesikring i havner og havneanlegg, som for eksempel gjennomføring av øvelser, driller, intern revisjoner og opplæring av annet sikringspersonell enn PFSO. Dette er oppgaver som kan utføres uten godkjenning av Kystverket. RSO kan også gjennomføre PFSO-kurs, men slike kurs skal godkjennes av Kystverkets hovedkontor i henhold til § 15.

Det er ikke et krav til uavhengighet i arbeidet med PFSA og PFSP. Samme RSO kan være engasjert i arbeidet med begge planverk. I tillegg kan også havneanlegg bli godkjent som egen RSO dersom de innehar nødvendig kompetanse. Dette fremgår av ISPS-koden del B 4.7.

2. ledd - Godkjenning og kompetansekrav

En RSO godkjennes av Kystverket for en periode på inntil 5 år. Søknad om godkjenning som RSO skal sendes til Kystverkets hovedkontor, og kompetanse skal dokumenteres i henhold til forskriften § 6 andre ledd. Følgende kompetansekrav fremkommer av ISPS-koden del B 4.5:

Når avtalestatene gir fullmakt til en anerkjent sikkerhetsorganisasjon, skal de vurdere organisasjonens kompetanse. En anerkjent sikkerhetsorganisasjon skal kunne dokumentere:

- .1 *sakkunnskap om relevante sikkerhetsaspekter,*
- .2 *hensiktsmessig kunnskap om drift av fartøyer og havner, herunder kunnskap om skipskonstruksjon og skipsbygging dersom de leverer tjenester som gjelder fartøyer, og konstruksjon og bygging av havner dersom de leverer tjenester som gjelder havneanlegg,*
- .3 *sin evne til å vurdere de sannsynlige sikkerhetsrisikoene som kan oppstå i forbindelse med drift av fartøyer og havneanlegg, herunder kontakt mellom fartøy og havneanlegg, og hvordan slike risikoer kan reduseres i størst mulig grad,*
- .4 *sin evne til å opprettholde og forbedre personellets kompetanse,*
- .5 *sin evne til å overvåke at personellet alltid er pålitelige,*
- .6 *sin evne til å opprettholde egnede tiltak for å unngå ulovlig videreformidling av eller tilgang til følsomt materiale knyttet til sikkerheten,*
- .7 *sin kunnskap om kravene i kapittel XI-2 og del A av dette regelverket, og om sikkerhetsregler i relevant nasjonal lovgivning og internasjonalt regelverk,*
- .8 *sin kunnskap om gjeldende sikkerhetstrusler og -mønstre,*
- .9 *sin kunnskap om gjenkjenning og påvisning av våpen, farlige stoffer og innretninger,*
- .10 *sin kunnskap om gjenkjenning uten forskjellsbehandling av kjennetegnene ved og atferdsmønstrene til personer som kan utgjøre en sikkerhetstrussel,*
- .11 *sin kunnskap om metoder som brukes til å omgå sikkerhetstiltak, og*

.12 *sin kunnskap om sikkerhets- og overvåkingsutstyr og -systemer og begrensningene ved bruk av slikt utstyr og slike systemer.*

Når avtalestatene, herunder myndighetene, delegerer bestemte oppgaver til en anerkjent sikkerhetsorganisasjon, skal de sørge for at den anerkjente sikkerhetsorganisasjonen har den kompetansen som er nødvendig for å utføre oppgaven.

Kravet til kompetanse i å gjennomføre sårbarhetsvurderinger er ikke å anse som et tilleggskrav, men en presisering av hva en RSO faktisk er godkjent til å utføre. Normalt vil en her kreve at virksomheten viser til at den har gjennomført sårbarhetsvurderinger og har kompetanse innen etablerte standarder på området.

En oppdatert oversikt over godkjente sikringsvirksomheter (RSO) er tilgjengelig på Kystverkets nettsider.

§ 7. Tilbaketrekking av godkjenning

Dersom sikringsvirksomheten ikke oppfyller kravene i forskriften og andre vilkår som settes i godkjenningen av dem, kan godkjenningen trekkes tilbake.

Denne bestemmelsen gir Kystverket hjemmel til å trekke tilbake en godkjenning for en sikringsvirksomhet, dersom det skjer endringer i sikringsvirksomheten etter at en godkjenning er gitt. Det er Kystverkets hovedkontor som godkjenner sikringsvirksomheten, og derfor hovedkontoret som også har myndighet til å trekke tilbake en godkjenning.

Hva kan føre til tilbaketrekking av godkjenning

En godkjenning til en sikringsvirksomhet gis på bakgrunn av den totale kompetansen som er tilknyttet en virksomhet.²³ Dersom det for eksempel skjer personellendringer i sikringsvirksomheten, er dette noe som kan ha betydning for virksomhetens totale kompetanse for å kunne gjennomføre aktuelle oppgaver. En slik endring kan derfor medføre en tilbaketrekking av en godkjenning. Det samme gjelder hvis for eksempel sikringsvirksomheten ikke kan vise til at personell opprettholder sin kompetanse, at sikringsvirksomheten videreformidler tilgang/kunnskap om sensitiv sikringsinformasjon eller at sikringsvirksomheten ikke har kontroll på påliteligheten til sine ansatte. Sikringsvirksomheten må således til enhver tid tilfredsstille alle kravene til å bli godkjent. I motsatt fall kan Kystverket trekke godkjenningen tilbake.

Brudd på vilkår i godkjenningen

Kystverket kan sette vilkår i godkjenningen av sikringsvirksomheten. Dette er i tråd med den alminnelige forvaltningsrettslige vilkårlæren. Hvilke vilkår som kan settes, beror på en konkret helhetsvurdering. Det må ved vurderingen stilles krav om saklig sammenheng mellom vilkåret og godkjenningen, slik at vilkår skal være egnet til å tilgodese formål eller hensyn som er relevante for godkjenningen. Det kan ikke stilles vilkår som er uforholdsmessige eller særlig inngripende for sikringsvirksomheten.

²³ Jf. ISPS-koden del B 4.5.

Også brudd på vilkår som er gitt i en godkjenning kan medføre at godkjenningen trekkes tilbake. Dette følger direkte av forskriftsteksten.

Et eksempel på vilkår som Kystverket stiller ved godkjenning av en RSO, er at godkjenningen gjelder så lenge personell beskrevet i søknaden innestår for virksomhetens kompetanse og er ansatt i virksomheten, og at disse faktisk har ansvaret for det aktuelle arbeidet. Hvis det skjer endringer i personellsituasjonen i virksomheten skal dette meldes til Kystverket. Dersom en RSO ikke melder fra om slike personellendringer, kan dette føre til at godkjenningen trekkes tilbake.

Forholdet til forvaltningsloven

En tilbaketrekking av en godkjenning er et enkeltvedtak i henhold til lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven). Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at sikringsvirksomheten har krav på forhåndsvarsel, krav på å få uttale seg, krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

Kapittel 3 – Utfyllende nasjonale bestemmelser om havneanlegg

§ 8. Ansvar

(1) Eier av havneanlegget er ansvarlig for at oppgaver og forpliktelser etter denne forskriften overholdes.

(2) Dersom et havneanlegg drives av en operatør, kan eier av havneanlegget etter avtale overlate oppgaver og forpliktelser etter denne forskrift til operatøren. En slik avtale skal meldes til Kystverket.

1. ledd – Eier av havneanlegget er ansvarlig

Bestemmelsen regulerer hvem som er ansvarssubjektet i forskriften. Utgangspunktet er havne- og farvannsloven § 43 første ledd der "eiere og operatører av havner og havneterminaler" kan pålegges å treffe tiltak for å forebygge og hindre terrorhandlinger mv.

Forskrift om sikring av havneanlegg § 8 presiserer at ansvaret for at oppgaver og forpliktelser etter forskriften overholdes i utgangspunktet ligger hos *eier* av havneanlegget. Dette betyr blant annet at Kystverket forholder seg til eier av havneanlegg ved tilsyn, pålegg og sanksjoner.

2. ledd – Ansvar kan overføres til operatør

Andre ledd gir mulighet for eier å overføre ansvaret for sikringen til en operatør. Det kan være et behov for å kunne overlate ansvaret for sikringen til operatør, da eier i mange tilfeller bare har en fjern tilknytning til det arbeidet som foregår i havneanlegget. En operatør vil være en virksomhet som forestår den daglige driften av et havneanlegg. Kystverket krever ikke en egen avtale om ansvarsoverføring i forhold til havnesikringsoppgaver, det vil være tilstrekkelig med en generell klausul om overføring av ansvar i for eksempel en leieavtale.

Det er presisert i forskriften at avtale om ansvarsoverføring skal meldes skriftlig til Kystverket, slik at det ikke er tvil om hvem vi skal sende pålegg til og hvem vi skal forholde oss til når vi fører tilsyn i havneanlegget.

Det presiseres at ansvaret som pålegges etter § 8, vil være i de tilfeller forskriften og forordningen legger plikter på havneanlegget. Forskriften og forordningen legger også plikter på staten, men det vil fremgå av den enkelte bestemmelse.

§ 9. Sårbarhetsvurdering av havneanlegg

(1) Med sårbarhetsvurdering menes en prosess for å identifisere og vurdere sårbarhet for infrastruktur og eiendeler som er viktig å beskytte, for deretter å fastsette de riktige sikringstiltak.

(2) Det skal gjennomføres en sårbarhetsvurdering for hvert havneanlegg.

(3) Sårbarhetsvurderinger kan gjennomføres av Kystverket eller godkjent sikringsvirksomhet. En sårbarhetsvurdering som er gjennomført av en godkjent sikringsvirksomhet skal godkjennes av Kystverket.

(4) Sårbarhetsvurderingen skal minst tilfredsstillende de krav som fremgår av ISPS-koden del A kapittel 15 og del B 15.3.

1. ledd - Begrepet sårbarhetsvurdering

Alle havneanlegg som omfattes av forskriften skal gjennomføre en sårbarhetsvurdering og denne prosessen er helt sentral i det videre arbeidet med utarbeidelse av en sikringsplan og sikring av havneanlegget.

Det er ikke en enhetlig definisjon av begrepet sårbarhetsvurdering i ISPS-koden. Den beskriver prosessen, men definerer ikke begrepet. "De riktige sikringstiltak" viser til at sikringstiltakene skal være tilpasset havneanlegget for å redusere identifisert risiko, samtidig som regelverkets funksjonskrav skal være dekket på alle områder. Hvilke sikringstiltak som iverksettes vil blant annet avhenge av havneanleggets beliggenhet og operasjon. Enkelte havneanlegg kan være unntatt fra kravet om å utarbeide en sikringsplan, jfr. § 11. De vil ikke tilfredsstille funksjonskravene som stilles i regelverket og vil nødvendigvis heller ikke ha sikringstiltak.

2. ledd – Gjennomføring og godkjenning av en sårbarhetsvurdering

Det skal gjennomføres en sårbarhetsvurdering for hvert havneanlegg. Selv om eier og operatør kan være den samme for ulike havneanlegg skal det som hovedregel alltid utarbeides en egen sårbarhetsvurdering for hvert havneanlegg. Operasjoner, eiendeler og infrastruktur vil i de fleste tilfeller gjøre at havneanleggene skiller seg fra hverandre og derfor må ha egne sårbarhetsvurderinger.

En sårbarhetsvurdering kan unntaksvis omfatte mer enn ett havneanlegg. I henhold til ISPS-koden del A 15.6 kan dette skje dersom "operatøren, beliggenheten, driften, utstyret og utformingen av disse havneanleggene er like". Det kreves ikke at havneanleggene skal ha samme geografiske beliggenhet, men beliggenheten til havneanleggene må være liknende eller sammenlignbare. Dersom en skal kunne benytte denne bestemmelsen må alle vilkår være oppfylt samtidig.

ISPS-koden åpner kun for at staten eller en godkjent RSO kan gjennomføre sårbarhetsvurderingene. I praksis påtar ikke Kystverket seg denne oppgaven for havneanlegg og hovedregelen er at en RSO utfører dette. Unntaket er sårbarhetsvurderinger som utføres etter § 11 i denne forskriften. Dersom Kystverket etter en inngangsvurdering vurderer havneanlegget til å falle inn under denne bestemmelsen, vil Kystverket gjennomføre sårbarhetsvurderingen.

Et havneanlegg kan også søke om å bli godkjent som RSO. De må da tilfredsstille de kompetansekrav som stilles i ISPS-koden. En godkjent RSO kan utføre sårbarhetsvurderinger for egne havneanlegg. Sårbarhetsvurderinger som er utarbeidet av en RSO skal alltid godkjennes av Kystverket. Sårbarhetsvurderinger som er utført av Kystverket vil derimot ikke godkjennes av oss.

3. ledd - Krav til sårbarhetsvurderingen

Det internasjonale regelverket stiller krav til hvordan en sårbarhetsvurdering skal gjennomføres. Denne prosessen skal i henhold til ISPS-koden del A 15.3 inneholde følgende deler:

- .1 identifisering og vurdering av viktige eiendeler og infrastruktur som det er viktig å beskytte,*
- .2 identifisering av mulige trusler mot eiendelene og infrastrukturen og sannsynligheten for at de skal oppstå, med det formål å fastsette og prioritere sikkerhetstiltakene,*
- .3 identifisering, utvelgning og prioritering av mottiltak og endringer av framgangsmåter, og hvor effektive disse er for å redusere sårbarheten, og*

.4 identifisering av svakheter, herunder menneskelige faktorer, i infrastrukturen, politikken og framgangsmåtene.

Den enkelte delprosess er mer detaljert beskrevet i ISPS-koden del B kapittel 15 og vil derfor ikke bli nærmere beskrevet her.

Sårbarhetsvurderingen (PFSA) skal alltid vurdere behovet for visitasjon av personer og gjennom søking av bagasje, kjøretøy, gods og skipsforsyninger. Frekvens for dette skal fastsettes i henhold til identifisert risiko hvor det også skal tas hensyn til Kystverkets retningslinjer på området. Se mer om dette under §§ 18 og 19 i denne veiledningen.

Sårbarhetsvurderingen skal gjennomføres i samarbeid med berørte parter og relevante myndigheter på området, og skal sammenfattes i en rapport som oversendes Kystverket for godkjenning. Dersom en RSO forestår havneanlegget med oversendelse av sårbarhetsvurderingen skal en fullmakt vedlegges søknaden.

Kystverket har utarbeidet en egen veileder som skal benyttes i arbeidet med å gjennomføre sårbarhetsvurderinger. Den er tilgjengelig på Kystverkets hjemmesider.

Endringer og fornyet godkjenning av en sårbarhetsvurdering

Artikkel 3.6 i EU-forordning 725/2004 fastsetter en maksimal godkjenningsperiode for en sårbarhetsvurdering til 5 år. Havneanlegget er selv ansvarlig for at sårbarhetsvurderingen blir gjennomgått på ny ved utløp av denne perioden og sørge for at den blir oversendt Kystverket for ny godkjenning.

Dersom det skjer endringer i grunnlaget for sårbarhetsvurderingen skal den gjennomgås og oppdateres før den sendes til Kystverket for fornyet godkjenning. Dette er en vurdering som skal gjøres fortløpende, men minimum hvert 5. år.

Det er flere forhold som må vurderes ved en gjennomgang av sårbarhetsvurderingen. Det kan forekomme endringer i havneanlegget eller nærliggende områder som får betydning for sårbarhetsvurderingen. Endringene må ses i sammenheng med de ulike delprosessene i en sårbarhetsvurdering som er vist til over.

Følgende forhold kan ha betydning for sårbarhetsvurderingen og skal vurderes:

1. **Endringer i havneanleggets infrastruktur og eiendeler.** På dette området tar en utgangspunkt i ISPS koden del B 15.7, men også andre forhold skal vurderes dersom det er relevant. Følgene skal vurderes:
 - *adgangsveier, innganger, innkjørsler og ankerplasser, manøvrerings- og fortøyningsområder,*
 - *lasteanlegg, terminaler, lagerområder og utstyr for håndtering av last,*
 - *systemer som strømfordelingsnett, radio- og telekommunikasjonssystemer og datasystemer og nettverk,*
 - *systemer for styring av sjøtrafikken i havnen og navigasjonshjelpemidler,*
 - *kraftverk, rørledninger for overføring av last og vannforsyning,*
 - *broer, jernbaner og veier,*
 - *havnetjenestens fartøyer, herunder losbåter, slepebåter, lektere osv.,*

- *sikkerhets- og overvåkingsutstyr og sikkerhets- og overvåkingsystemer, og*
- *farvannet i nærheten av havneanlegget*

Endringene kan videre være knyttet til selve **identifiseringen** av eiendeler og infrastruktur, men også til **verdivurderingen** av disse kan endres over tid og må tas med i vurderingen.

I tillegg skal en også alltid vurdere om:

- det har skjedd endringer i havneanleggets størrelse og **utstrekning**
- det er etablert **ny aktivitet** eller virksomhet i havneanlegget
- det har skjedd endringer i **omgivelser** i sjø og på land, f.eks. ved etablering av ny tilgrensende aktivitet, virksomhet eller infrastruktur
- det har skjedd større endringer i antallet anløpende **skip**, type skip eller om skip anløper fra områder/stater med større risiko enn tidligere
- det har skjedd endringer i havneanleggets **organisering** og **eierforhold** som kan ha betydning for havneanleggets sårbarhet

Sårbarhetsvurderingen skal alltid ta utgangspunkt i de **operasjoner** som utføres i havneanlegget. Dersom disse er endret kan dette ha betydning for kartleggingen under dette punktet.

2. **Endringer i trusler mot havneanlegget.**

Det må tas hensyn til de truslene som ble identifisert i arbeidet med sårbarhetsvurderingen og vurderes om disse fremdeles er relevante. ISPS-koden del B 15.11 gir eksempler på trusler som skal vurderes. I tillegg må det vurderes om andre trusler enn de som er oppgitt i ISPS-koden kan være relevante.

Dette er endringer som havneanlegget må vurdere selv, men det vil være naturlig å gjennomføre denne vurderingen basert på informasjon fra relevante myndigheter. Dette kan være gjennom informasjon som fremkommer i samarbeid med lokalt politi, eller informasjon knyttet til nasjonale eller sektorvise trusselvurderinger utført av myndigheter på området som for eksempel NSM, DSB og PST.

3. **Sikringstiltakenes evne til å redusere påvist sårbarhet.**

Dersom det har skjedd endringer i de sikringstiltak som ble identifisert i sårbarhetsvurderingen kan dette ha betydning for havneanleggets sårbarhet. Dette kan gjelde enkeltstående sikringstiltak, men også hvordan sikringstiltak fungerer sammen (strukturell integritet). Her er det særlig viktig å se på organiseringen i sikringsarbeidet i havneanlegget og de organisatoriske sikringstiltakene. Gjennom revisjoner, øvelser, driller eller sikringshendelser kan det ha blitt avdekket sårbarhet i sikringssystemet som ikke fremkommer i den godkjente planen.

Gjennomgang av sårbarhetsvurderingen kan gjøres av havneanleggets PFSO, men dersom det er behov for å gjøre endringer i sårbarhetsvurderingen (PFSA) skal dette gjøres av en godkjent sikringsvirksomhet (RSO). Et havneanlegg kan imidlertid gjøre mindre endringer som ikke påvirker den enkelte delprosess. Et eksempel kan være navneendringer.

Forholdet til forvaltningsloven

En godkjenning av en sårbarhetsvurdering (eventuelt et avslag på en søknad om godkjenning) er et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at havneanlegget har krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

§ 10. Sikringsplan for havneanlegg

(1) Med sikringsplan menes en plan for gjennomføring av tiltak som skal beskytte havneanlegget og skip, personer, last, transportenheter og skipsforsyninger i havneanlegget mot risikoene ved en sikringshendelse.

(2) På bakgrunn av en sårbarhetsvurdering skal det utarbeides en sikringsplan for hvert havneanlegg. Sikringsplanen skal utarbeides av havneanleggets sikringsleder eller godkjent sikringsvirksomhet, og skal godkjennes av Kystverket.

(3) Sikringsplanen skal oppfylle de krav til innhold som fremgår av ISPS-koden del A 16.3 og del B 16.3 og 16.8. Relevante deler av ISPS-koden del B kapittel 16 skal følges i valg av sikringstiltak på de ulike sikringsnivå.

(4) Havneanleggets sikringsleder skal sørge for at sikringsplanen oppdateres kontinuerlig, og at oppdatert sikringsplan sendes til Kystverket.

(5) Endringer i sikringsplanen skal godkjennes av Kystverket før de kan iverksettes dersom disse følger av endringer i sårbarhetsvurderingen, eller påvirker omfanget av sikringstiltakene.

1. ledd - Definisjon av sikringsplan

Definisjonen av sikringsplan tilsvarer definisjonen i ISPS-koden del A 2.1.5.

2. ledd - Utarbeidelse av sikringsplan

Sårbarhetsvurderingen danner grunnlag for utarbeidelse av en sikringsplan. Sårbarhetsvurderingen kan resultere i at havneanlegget kan søke om en enklere implementering dersom kravene i § 11 er oppfylt. Forskriften § 11 gir visse havneanlegg en mulighet til å ha en sikringsplan som ikke oppfyller alle krav til innhold slik det er beskrevet i § 10 (3).

Hvem som kan utarbeide en sikringsplan

Sikringsplanen skal utarbeides enten av havneanleggets sikringsleder eller godkjent sikringsvirksomhet (jf. også § 6). Det vil altså si at havneanlegget selv, ved sikringsleder (jf. § 14), kan utarbeide sin egen sikringsplan uten involvering av en sikringsvirksomhet. Dersom havneanlegget bruker en sikringsvirksomhet til å utarbeide sikringsplanen, understrekes det at det likevel er havneanlegget som til syvende og sist har ansvar for at forpliktelsen til å ha en sikringsplan overholdes, jf. § 8. Dette ansvaret overføres altså ikke til sikringsvirksomheten.

Sikringsplanen som en del av havneanleggets øvrige prosedyrer og planverk

Sikringsplanen bør utarbeides på en slik måte at den er tilpasset havneanleggets øvrige prosedyrer og styringssystem. Dette kan bidra til at havneanlegget får et ensartet og helhetlig system.

Sikringsplanen kan videre kombineres med eller være en del av havnens sikringsplan eller andre planer eller beredskapsplaner for havnen.²⁴

Sikringsplaner som omfatter mer enn ett havneanlegg

I utgangspunktet skal hvert enkelt havneanlegg ha sin egen sikringsplan. En sikringsplan kan imidlertid i visse tilfeller omfatte mer enn ett havneanlegg. Dette gjelder dersom operatøren, beliggenheten, driften, utstyret og utformingen av disse havneanleggene er av tilsvarende karakter.²⁵ Det kreves ikke at havneanleggene skal ha samme geografiske beliggenhet, men beliggenheten til havneanleggene må være liknende eller sammenlignbare. For at en sikringsplan skal kunne omfatte flere havneanlegg må alle disse vilkårene være oppfylt. Det skal derfor mye til for at denne bestemmelsen skal komme til anvendelse.

Godkjenning av sikringsplaner

Uavhengig av om sikringsplanen er utarbeidet av en sikringsvirksomhet eller av havneanlegget selv, skal Kystverket godkjenne sikringsplanen. Myndigheten til å godkjenne sikringsplaner ligger hos Kystverkets regionkontorer. Regionkontorene godkjenner sikringsplaner for havneanlegg som er geografisk plassert innenfor sin region.

Statement of Compliance (SoC)

Havneanleggets sårbarhetsvurdering og sikringsplan blir endelig godkjent når Kystverket har verifisert at havneanlegget har implementert dette planverket. Det vil si at Kystverket har sjekket at de sikringstiltakene som er beskrevet i planverket faktisk er gjennomført på havneanlegget. Kystverket vil da utstede et godkjennelsesbevis (Statement of Compliance) for havneanlegget.

Det er ikke et krav i det internasjonale regelverket at godkjente havneanlegg skal få utstedt et Statement of Compliance, men Kystverket har valgt å benytte denne ordningen.²⁶

Forholdet til forvaltningsloven

En godkjenning av en sikringsplan (eventuelt et avslag på en søknad om godkjenning) er et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at havneanlegget har krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

3. ledd - Krav til en sikringsplan

ISPS-koden²⁷ har utfyllende regler om hva en sikringsplan for et havneanlegg minimum skal inneholde. For å få en fullstendig beskrivelse av hvilke krav som stilles til en sikringsplan må en derfor se hen til ISPS-koden.

IMO's "Guide to Maritime Security and the ISPS Code" (2012 Edition) inneholder veiledning for utarbeidelse og gjennomføring av sikringsplaner. Se spesielt side 130 flg.

²⁴ Jf. ISPS-koden del A 16.5.

²⁵ Jf. ISPS-koden del A 16.9.

²⁶ Jf. ISPS-koden del B 16.62 og 16.63

²⁷ Se ISPS-koden del A 16.3 og del B 16.3 og 16.8.

4. ledd - Oppdatering av sikringsplan

Sikringsleder i havneanlegget skal sørge for at sikringsplanen oppdateres kontinuerlig.²⁸ Dette innebærer at når det skjer endringer i havneanlegget som gjør at sikringsplanen ikke lenger beskriver situasjonen i havneanlegget, så skal også sikringsplanen endres i tråd med de faktiske endringene. Det er ikke bare endringer i de fysiske forholdene i havneanlegget som kan medføre at sikringsplanen må endres. Både endringer i menneskelige, organisatoriske, elektroniske, logiske og fysiske sikringstiltak vil kunne utløse endringer i sikringsplanen.

Sikringsplanen skal således være oppdatert slik at den til enhver tid gjenspeiler de faktiske forholdene og den reelle sikringssituasjonen i havneanlegget. I praksis vil dette si at sikringsleder med jevne mellomrom må gå gjennom sikringsplanen for å sjekke at den er i tråd med den faktiske situasjonen i havneanlegget, herunder for eksempel at navn og telefonnummer er oppdatert.

I tillegg til denne kontinuerlige oppdateringen av sikringsplanen, stilles det også krav til intern revisjon av planen.²⁹ Denne revisjonen skal gjennomføres av noen som er uavhengig av de aktivitetene som revideres.³⁰ Intern revisjon kan for eksempel gjøres av en PFSO i et annet havneanlegg, av noen i samme bedrift som er uavhengig av aktivitetene som revideres eller av en RSO. Kravet om uavhengighet er ikke absolutt dersom dette er upraktisk på grunn av havneanleggets størrelse eller type. Intern revisjon innebærer at det skal gjennomføres en systematisk gjennomgang av sikringssystemet i havneanlegget. Herunder skal en teste om sikringstiltak fungerer og om de gjennomføres på riktig måte, for eksempel om øvelser og driller gjennomføres. Sikringsplanen skal beskrive hvor ofte slike revisjoner skal gjennomføres. Kystverket anbefaler at det gjennomføres en årlig intern revisjon.³¹

Oppdatert sikringsplanen skal sendes til Kystverket

Forskriften stiller krav til at oppdatert sikringsplan skal sendes til Kystverket. Bakgrunnen for dette kravet, er at Kystverket ved en aktuell sikringshendelse vil ha behov for å ha den til enhver tid gjeldende og oppdaterte sikringsplanen tilgjengelig.

Sikringsplanen kan sendes pr. post til: Kystverket, Postboks 1502, 6025 Ålesund.

Eventuelt kan sikringsplanen sendes på e-post til: post@kystverket.no. Sikringsplanen skal krypteres før den sendes da e-post ikke er godkjent for oversending av sensitive dokumenter. En kan da bruke krypteringsfunksjonen i Word eller tilsvarende, og mellomlagre en kryptert kopi som kan sendes som vedlegg til en e-post. Passord skal da overleveres parallelt per telefon eller SMS.

Når den oppdaterte sikringsplanen sendes til Kystverket, skal havneanlegget spesifisere hvilke endringer som er gjort. Dette for at Kystverket skal kunne identifisere endringene.

5. ledd - Endringer i sikringsplanen som skal godkjennes av Kystverket

Det er myndighetene (her Kystverket) som skal bestemme hvilke endringer i havneanleggets sikringsplan som ikke kan gjennomføres med mindre de er godkjent.³² Noen endringer i

²⁸ Jf. ISPS-koden del A 16.3.8.

²⁹ Jf. ISPS-koden del A 16.3.13

³⁰ Jf. ISPS-koden del A 16.4.

³¹ Se IMO's veileder s. 134.

³² Jf. ISPS-koden del A 16.6

sikringsplanen skal derfor godkjennes av Kystverket før de kan iverksettes. Dette gjelder endringer som er en konsekvens av endringer i sårbarhetsvurderingen, og endringer som påvirker omfanget av sikringstiltakene i havneanlegget.

Selv om det kun er de nevnte endringene i sikringsplanen som krever godkjenning fra Kystverket før de kan iverksettes, understrekes det havneanlegget alltid er pliktig til å oversende oppdatert sikringsplan til Kystverket når det gjøres endringer. Dette gjelder uansett hvilke endringer som gjøres, jf. kommentar til fjerde ledd over.

Når det gjelder ny sikringsleder nevnes det for ordens skyld at Kystverket alltid skal ha oppdatert kontaktinformasjon til denne, jf. § 14 (3).

De endringene i sikringsplanen som alltid skal godkjennes av Kystverket er:

- *Endringer som er en konsekvens av endringer i sårbarhetsvurderingen*

Det følger av ISPS-koden del A at sårbarhetsvurderingen alltid skal revideres når det gjøres større endringer i havneanlegget. For eksempel vil endring av operasjonsmønster i havneanlegget (fra håndtering av bulkskip til cruiseskip el.), at havneanlegget skal brukes til andre formål, eller at den fysiske strukturen eller havneanleggets område utvides eller innskrenkes, medføre at havneanlegget må gjennomføre en ny sårbarhetsvurdering (se kommentarer til § 9 for mer detaljer vedrørende dette). Når det skjer slike endringer i havneanlegget som gjør at sårbarhetsvurderingen endres, medfører dette at også sikringsplanen må endres. Slike endringer skal da godkjennes av Kystverket før de kan iverksettes.

- *Endringer som påvirker omfanget av sikringstiltakene i havneanlegget*

Med endringer som påvirker omfanget av sikringstiltakene i havneanlegget menes endringer som har en viss betydning for den reelle sikringen i havneanlegget. Dersom havneanlegget tar bort sikringstiltak eller innfører nye sikringstiltak, så vil dette normalt være endringer som har betydning for sikringen av havnen, og som derfor krever godkjenning før de kan iverksettes. Eksempler på dette kan være at frekvensen for gjennom søking eller visitasjon settes ned, at en døgnbemannet vaktbu tas bort og eventuelt erstattes med andre sikringstiltak, eller en endring i sikringsplanen vedrørende i hvilke tilfeller en DoS kan inngås. Slike endringer vil påvirke sikringen i havneanlegget.

Det må her avgrenses mot små endringer som i praksis ikke har betydning for den reelle sikringen i havneanlegget. Dette kan for eksempel være at havneanlegget endrer antall overvåkningskamera i terminalen, uten at dette fører til en vesentlig dårligere overvåkning av aktuelle områder i havneanlegget. Eller at havneanlegget får ny sikringsleder. Dette er endringer som har liten betydning for den reelle sikringen i havneanlegget.

§ 11. Unntak fra kravet om å utarbeide sikringsplan

Havneanlegg som i hovedsak anløpes av skip som ikke er i internasjonal fart, og som sporadisk betjener skip i internasjonal fart, kan med bakgrunn i en sårbarhetsvurdering søke om unntak fra kravet om å utarbeide en sikringsplan.

Generelt

Hovedregelen er at alle havneanlegg som mottar skip i internasjonal fart skal utarbeide og implementere en sårbarhetsvurdering og en sikringsplan. Regelverket åpner likevel for enklere implementering av kravene i enkelte tilfeller.

Forskriften § 11 gir visse havneanlegg en mulighet til å ha en sikringsplan som ikke oppfyller alle krav til denne slik det er beskrevet i § 10. Det er således ikke et unntak fra kravet til å ha en sikringsplan, men unntak fra ISPS-kodens krav til innhold i en sikringsplan. Dette innebærer at disse havneanleggene kan ha færre eller mindre omfattende sikringstiltak beskrevet i sin sikringsplan enn det som fremgår av § 10 (3).

Bakgrunn

Denne bestemmelsen bygger på Forordning 725/2004 artikkel 3.1 og ISPS-kodens del A 3.2 og gir myndighetene en mulighet til å beslutte i hvilket omfang regelverket får anvendelse på enkelte definerte havneanlegg. En slik beslutning skal bygge på en sårbarhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle.

Krav

Det stilles følgende krav i ISPS-koden til havneanlegg som faller inn under denne bestemmelsen:

- Havneanlegget skal i hovedsak anløpes av fartøy som er i nasjonal fart, og skal kun anløpes av ISPS-fartøy sporadisk (A/3.2).
- Beslutning om at havneanlegg kan omfattes av § 11 skal baseres på en sårbarhetsvurdering (A/3.2.1).
- Et unntak skal ikke svekke nivået på sikringen som søkes oppnådd gjennom dette regelverket (A/3.2.2).

I tillegg stiller Kystverket som minimum følgende krav til havneanlegg som blir godkjent etter denne ordningen:

- Havneanlegget skal dokumentere samsvar med kravene i § 11 overfor Kystverket ved tilsyn eller ved søknad om fornyet godkjenning.
- Havneanlegget skal ikke motta ISPS-skip dersom havneanlegget har eller nylig har hatt en sikringshendelse eller når det maritime sikringsnivået er hevet. Havneanlegget skal heller ikke anløpes av skip som opererer på sikringsnivå 2 eller 3.
- Havneanlegget skal samhandle med anløpende skip gjennom en sikringsavtale (DoS), jf. § 16 (2) c.

Havneanlegg som faller inn under denne bestemmelsen blir som nevnt unntatt fra enkelte krav som er beskrevet i ISPS-koden del A 16.3. Dette kan for eksempel gjelde:

- Unntak fra sikringstiltak som adgangskontroll, overvåkning, gjennomlysning og kontroll av gods og visitasjon av personer.
- Unntak fra å gjennomføre intern revisjon, øvelse og drill.

Sårbarhetsvurdering

Det er Kystverket som vil gjennomføre sårbarhetsvurderinger for havneanlegg som omfattes av § 11. Sårbarhetsvurderingen vil ha en gyldighet på fem år. Hvis forutsetningene endres kan grunnlaget for unntaket falle bort. Havneanlegget må i disse tilfellene rapportere dette til Kystverket som vil vurdere om vilkårene i § 11 fortsatt er tilstede for havneanlegget, eller om det må ha en full implementering av alle sikringstiltak.

Nærmere om vilkårene i § 11

Kystverket vil ikke sette en absolutt grense for hva som regnes som *sporadisk anløp*, da det er viktig å kunne utøve et visst skjønn på dette området. Andre stater har satt en grense rundt 10 årlige anløp av ISPS skip, og det vil være naturlig å se dette som en veiledende grense. Her må også *liggetid* under anløp tas med i betraktning.

Anløpsfrekvens alene kan ikke danne grunnlag for unntak. En sårbarhetsvurdering skal også ta hensyn til andre relevante forhold. Havneanleggets operasjon må også vurderes og i den sammenheng må en spesielt ta hensyn til om havneanlegget betjener passasjertrafikk. Det vil ikke være naturlig å gi unntak for havneanlegg som betjener cruiseskip eller andre passasjerskip/ferger. Om havneanlegget regnes som *samfunnskritisk infrastruktur* etter objektsikkerhetsforskriften, er *petroleumsrelatert*, opererer *farlig last*, *annen høyrisiko last* eller *containerlast* vil havneanlegget normalt ikke kunne omfattes av § 11.

Forhold i havneanleggets umiddelbare nærhet må også tas med i sårbarhetsvurderingen, spesielt skal det legges vekt på *nærhet til tett befolkede områder*. Havneanleggets *trafikkmonster* skal også legges til grunn og særlig vektlegge om anløpene kommer fra stater eller områder som vil kunne utgjøre en større risiko enn andre.

Andre havneanlegg vil det være mer naturlig å anse som § 11-tilfeller. Om en ser på havneanleggets operasjonsmønster kan for eksempel anlegg som opererer sand, stein, salt, grus, tømmer, korn, fôr, fryseri/fiskeri og stykkgoods være aktuelle. Enkelte havneanlegg har heller ingen lasting, og vil derfor heller ikke ha last som lagres for utskipning som skal beskyttes.

Oppsummering

Havneanlegg som faller inn under § 11 skal, på lik linje med havneanlegg med full implementering, ha en sårbarhetsvurdering, en sikringsplan og en sikringsleder. Forskjellen er imidlertid at havneanlegg etter § 11 kan ha færre sikringstiltak i sin sikringsplan enn det som fremgår av ISPS-kodens krav.

Havneanlegg som blir godkjent etter denne ordningen vil få utstedt et godkjenningsbevis (Statement of Compliance) hvor det fremgår at dette havneanlegget er godkjent etter § 11. Det vil også bli registrert i IMO sin internasjonale database for godkjente havneanlegg, og vil bli tildelt et ISPS IMO-nummer.

§ 12. Tilsvarende sikringsordninger

Særskilte havneanlegg med begrenset eller spesiell drift, kan på bakgrunn av en sårbarhetsvurdering søke om å gjennomføre andre, men like effektive, sikringstiltak enn de som er beskrevet i ISPS-koden.

Som sagt er hovedregelen at alle havneanlegg som mottar skip i internasjonal fart skal utarbeide og implementere en sårbarhetsvurdering og en sikringsplan. Det internasjonale regelverket gir ikke anledning til å dispensere fra kravene til å gjennomføre sikringstiltak på landsiden. I tillegg til ordningen som er beskrevet i § 11 gir regelverket anledning til å godkjenne tilsvarende sikringsordninger.

ISPS-koden³³ gir følgende beskrivelse av tilsvarende sikringsordninger (Kystverkets uthevelse):

For visse særskilte havneanlegg med **begrenset eller spesiell drift**, men med mer enn tilfeldige anløp, kan det være hensiktsmessig å sikre samsvar med **sikkerhetstiltak som tilsvarer** dem som er fastsatt i kapittel XI-2 og del A av dette regelverket. Dette kan særlig gjelde anlegg som er tilknyttet fabrikker eller kaiområder uten hyppig drift.

I tillegg sier SOLAS XI-2 regel 12.2 at havneanlegg kan gjennomføre (Kystverkets uthevelse):

[S]ikkerhetstiltak som tilsvarer dem som er foreskrevet i dette kapittelet eller i del A av ISPS-regelverket, forutsatt at slike sikkerhetstiltak er **minst like effektive** som dem som er foreskrevet i dette kapittelet eller i del A av ISPS-regelverket.

Drift i denne sammenheng er ikke knyttet til havneanleggets anløpsfrekvens, men til de operasjoner som utføres.

Hva er begrenset eller spesiell drift?

For å kunne omfattes av denne bestemmelsen skal det tas utgangspunkt i havneanleggets drift eller operasjon. I utgangspunktet vil den da gjelde for havneanlegg hvor det kun utføres et fåtall operasjoner knyttet til skip/havn interaksjon. I slike tilfeller vil en kunne gjennomføre andre sikringstiltak enn de som er nevnt i ISPS-koden, men altså minst like effektive.

Kravet for å falle inn under ordningen er at havneanlegget skal ha begrenset eller spesiell drift. ISPS-koden beskriver i tillegg at det vil være særlig aktuelt for anlegg tilknyttet fabrikker eller kaiområder uten hyppig drift. Enkelte havneanlegg har kun ett eller et fåtall faste anløp av ISPS-skip. Operasjonen som utføres er den samme hver gang og av svært begrenset art. Disse vil helt klart kunne falle inn under denne ordningen.

Hva menes med andre, men like effektive, sikringstiltak?

Sikringstiltakene som beskrives i sikringsplanen skal i utgangspunktet tilfredstille de funksjonskrav som stilles i ISPS kodens del A 14.2, men kan være andre tiltak enn de som beskrives i del B. Dette gjelder både for fysiske og organisatoriske sikringstiltak. Sikringsplanen kan beskrive både andre tilsvarende sikringstiltak og tiltak som gjennomføres med en annen frekvens enn det koden krever. Det sentrale er at ordningen ikke skal kompromittere sikkerheten i havneanlegget, for skipet som anløper eller andre havneanlegg skipet skal anløpe.

³³ ISPS del B 4.27

En del havneanlegg har gjennomført sikringstiltak i henhold til andre regelverk. Dette kan for eksempel være havneanlegg som har installasjoner som er sikret etter krav fra DSB. Militære anlegg som betjener kommersiell trafikk faller inn under denne forskriften. De kan likevel være sikret tilstrekkelig til å kunne godkjennes etter denne bestemmelsen.

Godkjenningsordning

Det er svært få stater som har tillatt slike ordninger og det er viktig at denne ordningen ikke misbrukes for å slippe full implementering. Det understrekes at ordningen bare kan benyttes i særskilte tilfeller. En søknad skal baseres på en normaltilstand for havneanlegget.

Havneanlegg som godkjennes etter denne bestemmelsen vil bli registrert i IMO sin internasjonale database over godkjente havneanlegg og få tildelt et ISPS IMO-nr. De skal videre utpeke en sikringsleder (PFSO), ha en sårbarhetsvurdering (PFSA) og en sikringsplan (PFSP) og de vil få utstedt et godkjenningsbevis (SoC). Ordningen som havneanlegget godkjennes for skal oppgis i IMOs internasjonale database og kommuniseres til skip som anløper havneanlegget.

Havneanleggene vil på lik linje med andre havneanlegg kunne bli gjenstand for tilsyn fra Kystverket eller EFTAs overvåkingsorgan ESA. Medlemsstaten er pliktet til å vurdere effekten av ordningen med jevne mellomrom. Dersom det skulle vise seg at sikringsordningene ikke fungerer hensiktsmessig, kan Kystverket pålegge havneanlegget å implementere kravene i forskriften på lik linje med andre havneanlegg.

§ 13. Konfidensialitet

Sårbarhetsvurderinger, sikringsplaner og annen sensitiv sikringsinformasjon skal sikres slik at uvedkommende ikke får tilgang til eller kunnskap om innholdet.

Generelt

Havneanleggene skal sikre at uvedkommende ikke får tilgang til eller kunnskap om innholdet i sikringsplaner, sårbarhetsvurderinger eller annen sensitiv sikringsinformasjon.³⁴

Med "sensitiv sikringsinformasjon" menes for eksempel tilsynsrapporter, enkeltvedtak og prosedyreverk som ikke er en del av havneanleggets planverk. Dette er materiale som har en nær tilhørighet til planverket, og som også kan være sensitiv sikringsinformasjon, og som derfor er skjermingsverdig.

Spredning

Bestemmelsen om konfidensialitet innebærer for det første en plikt til ikke aktivt å formidle sensitiv sikringsinformasjon til uvedkommende. I utgangspunktet vil alle som ikke har et begrunnet eller nødvendig tjenestelig behov for å få kjenneskap til sensitiv sikringsinformasjon anses å være "uvedkommende". Tilgang skal bare gis til ansatte som har et saklig behov for denne informasjonen i

³⁴ Dette er i tråd med blant annet ISPS-koden del A 15.7 og 16.8, samt del B 16.8.6.

forbindelse med sitt arbeid. I tillegg kan det være et begrunnet behov for å gi sensitiv sikringsinformasjon til eksterne konsulenter eller andre eksterne parter.

PFSO vurderer hvem som har et tjenestelig behov for tilgang, og må i den forbindelse gjøres en kritisk vurdering av hva det er behov for å gi tilgang til. Den som har fått tilgang til et dokument som omfattes av denne bestemmelsen, er personlig ansvarlig for at opplysningene ikke blir kjent av uvedkommende.

Sikringsplanen skal inneholde informasjon om hvem som har tilgang til planeverkene og annen sensitiv sikringsinformasjon. Dette gjelder også hvem som har tilgang til elektroniske versjoner.

Oppbevaring

Bestemmelsen innebærer også en plikt til å hindre at sensitiv sikringsinformasjon er tilgjengelig for uvedkommende. Dokumenter med slik informasjon må oppbevares forsvarlig, både fysiske og elektroniske versjoner.

Fysiske versjoner som oppbevares nedlåst, enten på låst kontor, i låst skap eller lignende. Dersom dokumentene tas med hjem eller på reiser og møter må det utvises særskilt aktsomhet, slik at dokumentet ikke etterlates på offentlig transportmiddel eller for øvrig kan bli tilgjengelig for uvedkommende.³⁵

For å oppbevare dokumentene elektronisk må det være iverksatt informasjonssikkerhetstiltak. Dette innebærer blant annet at elektroniske versjoner skal beskyttes mot uønsket lesing. Havneanlegget skal ha system som sikrer at det er kun de som er gitt tilgang som faktisk har tilgang.

Forsendelse

Dokumenter i henhold til denne bestemmelsen kan sendes per post. Sensitiv sikringsinformasjon skal normalt ikke sendes som e-post eller på telefaks. Dersom dokumentene likevel sendes som e-post, skal disse krypteres med passord.

Beredskapssituasjoner

Forskriften har ikke til hensikt å vanskeliggjøre tilgangen til planverk eller annen sikringsrelevant informasjon for personell i havneanlegget som har en rolle i en reell sikringshendelse. Informasjonen må således hemmeligholdes på en slik måte at personell med en slik rolle til enhver tid har den nødvendige tilgang.

Sikkerhetsloven

Sikkerhetsloven³⁶ gjelder for alle forvaltningsorganer som er i besittelse av skjermingsverdig informasjon eller objekt. Det er forvaltningsorganet selv som gjør en vurdering av om informasjon bør graderes etter sikkerhetsloven. Dette kan for eksempel gjelde sårbarhetsvurderingen og sikringsplanen. Sikkerhetsloven inneholder da egne tiltak for hvordan informasjonen skal behandles.

³⁵ Jf. lignende bestemmelse i beskyttelsesinstruksen § 9.

³⁶ Lov av 20. mars 1998 nr. 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste.

§ 14. Sikringsleder for havneanlegg (Port Facility Security Officer – PFSO)

- (1) Havneanlegget utpeker en sikringsleder som har ansvar for at oppgaver som fremgår av ISPS-koden del A 17.2 blir utført.
- (2) Der havneanlegget er en del av en havn i henhold til forskrift 29. mai 2013 nr. 537 om sikring av havner, skal havneanleggets sikringsleder gi opplysninger som er nødvendige for utføringen av havnens sårbarhetsvurdering. Havneanleggets sikringsleder skal samarbeide med havnens sikringsleder.
- (3) Havneanlegget skal gi Kystverket oppdaterte kontaktopplysninger om sikringsleder, herunder 24 timers kontaktopplysninger.
- (4) Sikringsleder må ha nødvendig kompetanse for å ivareta sine oppgaver etter denne forskrift, og ha gjennomført og bestått godkjent kurs i henhold til § 15.

1. ledd - Utpeking av sikringsleder

Alle havneanlegg som omfattes av forskriften, og som ikke faller inn under § 11, skal ha en sikringsleder for havneanlegget. Det er havneanlegget selv som skal peke ut sikringslederen. Kystverket skal ikke godkjenne denne. Dette er ulikt det som gjelder for sikringsledere for havn, jf. forskrift om sikring av havner § 12, der det følger at Kystverket skal godkjenne sikringsledere for havner.

Felles sikringsleder for flere havneanlegg

Samme person kan i utgangspunktet utnevnes til sikringsleder for flere ulike havneanlegg. Selv om det ikke er et direkte krav om sikringslederens nærhet til havneanlegget i forskriften, bør imidlertid sikringslederen være fysisk tilknyttet havneanlegget der han/hun er sikringsleder. I motsatt fall må sikringslederen ha en slik tilknytning til havneanlegget at han/hun kan ivareta sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.

Assisterende sikringsledere

De fleste havneanlegg vil i tillegg til sikringsleder, utpeke en eller flere assisterende sikringsledere. Dette kan være nødvendig av hensyn til selve driften av anlegget, men også for å ivareta kravet om 24-timers tilgjengelighet, jf. kommentarer til tredje ledd. Det er imidlertid ikke absolutt krav at alle havneanlegg skal utpeke assisterende sikringsledere.

Sikringsleders oppgaver

I ISPS-koden del A 17.2 er det listet opp en rekke oppgaver som sikringslederen skal utføre. Sikringslederens oppgaver er imidlertid ikke begrenset til disse, idet noen oppgaver følger av andre bestemmelser i regelverket.

Det er havneanleggets sikringsleder som skal utarbeide, iverksette, gjennomgå og oppdatere sikringsplanen for havneanlegget.³⁷ Dette følger av § 10 i forskriften som sier at sikringsplanen skal utarbeides av sikringsleder eller sikringsvirksomhet, og at sikringsleder skal sørge for oppdatering av sikringsplanen, jf. kommentar til § 10 (2) og (4).

³⁷ Jf. ISPS-koden del A 2.1.8.

Videre følger det av forskriftens § 4 om maritimt sikringsnivå at det er havneanleggets sikringsleder som skal iverksette nødvendige tiltak i henhold til sikringsplanen ved heving av sikringsnivå.

Det er også sikringsleder som skal ha kontakt med skipets og rederiets sikringsoffiser (SSO og CSO).³⁸ Dette innebærer at det er sikringsleder som i utgangspunktet skal ha kontakt med skip i forkant av anløp, og som skal sørge for at nødvendig sikringsrelatert informasjon blir utvekslet.³⁹ I forlengelsen av dette vil det også være sikringsleder som inngår sikringsavtaler (forskriften § 16) med skip som anløper havneanlegget.

Bistand til sikringsleder

Selv om det er en rekke oppgaver som er lagt direkte til sikringsleder i regelverket, vil dette ikke si at det er denne alene som skal gjennomføre alle oppgavene. Sikringsleder skal gis den støtten som er nødvendig for å oppfylle oppgavene og ansvarsområdene som vedkommende pålegges.⁴⁰ Sikringsleder skal imidlertid påse at oppgavene blir gjennomført på riktig måte, og sørge for å koordinere oppgavene.

Sikringsleder har ikke formelt ansvar for plikter etter forskriften

Det er viktig å understreke at selv om regelverket som nevnt legger en rekke oppgaver direkte til sikringsleder, er det ikke denne som har det formelle ansvaret for at pliktene i henhold til forskriften overholdes. Det er eier eller operatør som har dette ansvaret, jf. forskriften § 8. Kystverket vil derfor alltid forholde seg til havneanleggets eier eller operatør ved brudd på regelverket, og ikke til sikringsleder.

2. ledd - Havneanlegg som er en del av en havn etter forskrift om sikring av havner

Utveksling av opplysninger

Dersom havneanlegget er en del av en havn som omfattes av forskrift om sikring av havner, skal sikringsleder for havneanlegget gi de opplysninger til havnen som er nødvendig for å utføre havnens sårbarhetsvurdering. Dette betyr ikke at sikringsleder må gi hele havneanleggets sårbarhetsvurdering til havnen. Det er kun de opplysningene som er relevante for gjennomføringen av sårbarhetsvurderingen for havnen som sikringsleder plikter å gi til havnen.

Samarbeid med sikringsleder i havnen

Sikringsleder i havneanlegget plikter videre å samarbeide med sikringsleder i havnen.⁴¹ Det vil si at sikringsleder i havneanlegget skal, når det er nødvendig, bidra til at havnen kan oppfylle sine forpliktelser i henhold til forskrift om sikring av havner. Dette omfatter også forpliktelser knyttet til gjennomføring av sikringsplanen for havnen. Her kan det nevnes som eksempel at havneanleggenes sikringsledere i den grad det er mulig bør delta på felles møter vedrørende havnesikring som havnens sikringsleder arrangerer, og videre også på felles opplæring og øvelser i havna.

Det er viktig å merke seg at manglende oppfyllelse av dette kravet til samarbeid vil kunne innebære et brudd på forskriften som kan føre til at havneanleggets godkjenning blir trukket tilbake, jf. forskriften § 21.

³⁸ Jf. ISPS-koden del A 2.1.8.

³⁹ Se blant annet ISPS-koden del B 4.11 og 4.12.

⁴⁰ Jf. ISPS-koden del A 17.3.

⁴¹ Jf. direktiv 2005/65 artikkel 9.3.

3. ledd - Kontaktopplysninger om sikringsleder

Bakgrunnen for at havneanlegget skal gi Kystverket oppdaterte kontaktopplysninger om sikringsleder, er at Kystverket må vite hvem som til enhver tid skal kontaktes for eksempel ved en sikringshendelse og ved endring av sikringsnivå. Det er da avgjørende at Kystverket har riktig kontaklinformasjon. Det er presisert at Kystverket må ha 24-timers kontaklinformasjon om sikringsleder. Det vil i praksis normalt si et telefonnummer der sikringsleder kan nås til enhver tid. De fleste havneanlegg har gjerne en eller flere assisterende sikringsledere. Dette blant annet for å sikre en 24-timers tilgjengelighet. Kystverket må da også ha oppdatert kontaklinformasjon til assisterende sikringsleder(e).

Ved skifte av sikringsledere skal Kystverket ha ny kontaklinformasjon så snart det lar seg gjøre, og helst innen to uker før havneanlegget skifter sikringsleder.

4. ledd - Krav til sikringsleders kompetanse

Kystverket skal ikke godkjenne sikringsleder for et havneanlegg. Det stilles imidlertid noen kompetansekrav til sikringslederen.⁴²

Krav til gjennomført og bestått kurs

For det første skal sikringsledere minimum ha gjennomført og bestått godkjent kurs for sikringsledere, jf. forskriftens § 15. Dette kravet vil gjelde for de som blir utpekt som sikringsledere etter at godkjenningsordningen i § 15 er trådt i kraft. I tillegg vil de som allerede er utpekt som sikringsleder i et havneanlegg måtte oppfylle dette kravet på det tidspunkt havneanlegget skal fornye sin godkjenning første gang etter ikrafttredelse av bestemmelsen. Forskriften vil således ikke ha tilbakevirkende kraft. Det er ikke krav til fornying av kurs, slik at det kun er obligatorisk med kurs *en* gang, men man kan selvfølgelig ta kurset frivillig flere ganger om man ønsker dette.

Krav til gjennomført og bestått PFSO-kurs gjelder bare for sikringsledere, og i utgangspunktet ikke for assisterende sikringsledere. Havneanleggene er ulikt organisert, og det må gis opplæring til assisterede sikringsleder alt ettersom hvor mye ansvar og hvilke oppgaver denne har.⁴³ Dersom assisterende sikringsleder i sitt daglige virke ivaretar oppgaver som tilligger sikringsleder, bør denne også ha et godkjent PFSO-kurs.

Havneanlegget er ansvarlig for å sende inn kursbevis til Kystverket når sikringsleder har gjennomført kurs. Ved skifte av sikringsleder skal dette sendes inn samtidig med at havneanlegget sender melding om ny sikringsleder til Kystverket, jf. kommentarer til 3. ledd over.

Krav til nødvendig kompetanse

For det andre skal sikringsleder ha nødvendig kompetanse for å ivareta sine oppgaver etter forskriften. Hovedformålet med dette kravet er å sørge for at sikringsleder faktisk innehar den kunnskap og forståelse som er nødvendig for å løse de oppgaver de er tillagt.

⁴² Det følger av ISPS-koden del A 18.1 at sikringsleder skal ha nødvendig kunnskap og skal ha fått opplæring, idet det tas hensyn til ISPS-koden del B. Videre følger det så av ISPS-koden del B 18.1 at sikringsleder etter behov skal ha kunnskap om og få opplæring i en rekke havnesikringsrelaterte emner.

⁴³ Opplæring skal gis i henhold til ISPS-koden del A og B kapittel 18.

Kravet til nødvendig kompetanse for havneanleggets sikringsleder er relativt. I mange tilfeller vil en sikringsleder kunne tilegne seg nødvendig kompetanse ved å gjennomføre et kurs for sikringsleder, jf. § 15. Kravet til kompetanse omfatter imidlertid både personlige egenskaper og formell bakgrunn, og behovene til sikringsleders kompetanse vil dessuten kunne variere for ulike typer havneanlegg, avhengig av blant annet størrelse, type anlegg og omfanget og type aktivitet i havneanlegget. I noen havneanlegg vil derfor ikke et kurs for sikringsleder være tilstrekkelig.

Det vil i stor grad være opp til havneanlegget selv å vurdere hvilken kompetanse sikringsleder må ha for å utøve sine sikringsmessige oppgaver. Kystverket vil imidlertid, i forbindelse med tilsyn, kunne foreta kontroll av om sikringsleder faktisk innehar den kompetanse som er nødvendig for å ivareta aktuelle oppgaver.

§ 15. Godkjenning av kurs for sikringsledere

(1) Kystverket kan etter søknad godkjenne kurs for sikringsledere. Kurset skal være basert på ISPS-koden del B 18.1 og IMO modellkurs 3.21 eller tilsvarende.

(2) Dokumentasjon for kursholders kvalifikasjoner og erfaring innen havnesikring, samt kursets innhold, mål og opplæringsprogram kreves innsendt som grunnlag for godkjenning.

1. ledd - Godkjenning av kurs

Sikringsledere skal ha nødvendig opplæring for å kunne utføre sine oppgaver.⁴⁴ For å sikre kvaliteten i den opplæring som sikringsledere blir gitt, skal Kystverket godkjenne kurs for sikringsledere.

Det er Kystverket Hovedkontoret som godkjenner kurs for sikringsledere. Den som ønsker å avholde kurs for sikringsledere må sende søknad til Kystverket Hovedkontoret. Søknad kan sendes til post@kystverket.no, eller pr. post til: Kystverket, Postboks 1502, 6025 Ålesund. Søknadsskjema som kan benyttes til søknaden ligger på Kystverkets nettsider under fanen "havnesikring" og "skjema".

Godkjenning av kurs kan gis til enkeltpersoner eller foretak. I det siste tilfellet vil godkjenningen knyttes opp mot bestemte personer i det foretaket som gis godkjenning. Søknaden må derfor inneholde informasjon om hvilke personer som skal holde kurs, og det må dokumenteres at alle disse personene er kvalifisert, jf. beskrivelse av krav til kursholders kompetanse nedenfor.

Kursets innhold

For å bli godkjent må kurset være basert på ISPS-koden del B 18.1 og IMO modellkurs 3.21 eller tilsvarende.

ISPS-koden del B 18.1 lister opp en rekke områder som sikringsleder skal ha kunnskap om og få opplæring i. For å bli godkjent må søker godtgjøre at kurset tar opp i seg alle de aktuelle områdene nevnt i bestemmelsen.

IMO modellkurs 3.21 inneholder en plan for nødvendig opplæring til de som blir utnevnt som sikringsledere, med de oppgaver og det ansvar dette medfører. Modellkurset kan bestilles via IMOs

⁴⁴ ISPS-koden del A 18.1 og del B 18.1.

nettsider, www.imo.org (velg publications-fanen, og deretter "Webshops" – "Purchase IMO publications").

Selv om et kursopplegg ikke er basert på IMO modellkurs 3.21 kan det bli godkjent hvis det er minst like omfattende som dette. Det er da søker som må godtgjøre dette. Et eksempel på dette er kurs basert på vedlegget til MSC.1/Circ.1188.⁴⁵

2. ledd - Søknadens innhold

Kursholderes kompetanse

I søknaden må det legges ved dokumentasjon som godtgjør at søker har nødvendig kompetanse til å holde kurs for sikringsledere. Søker må dokumentere inngående kunnskap i SOLAS kapittel XI-2, ISPS-koden, forordning 725/2004, direktiv 2005/65 og det norske havnesikringsregelverket, og spesielt de oppgaver som er knyttet til rollen som PFSO.

Kursholdere må i tillegg dokumentere pedagogiske ferdigheter for de personer det søkes om godkjenning for. Pedagogiske ferdigheter kan dokumenteres enten ved relevant utdanning eller erfaring innenfor undervisning eller kunnskapsformidling.

Kursets innhold

I tillegg til kursholders kvalifikasjoner, skal søknaden inneholde dokumentasjon for kursets innhold, mål og opplæringsprogram. Dette innebærer at søker må kunne legge frem en kursplan som viser hva som gjennomgås på kurset, og et mest mulig ferdig kursopplegg med eksempelvis kursperm, eksempler på powerpoint presentasjoner eller lignende. I tillegg må det beskrives hvilket pedagogisk opplegg som er tenkt brukt på kurset som metoder, hjelpemidler, progresjonsplan osv.

Kurset skal ha en varighet på minimum 18 klokke timer, og det skal ikke være mer enn 20 deltakere på hvert kurs. Kurset skal avsluttes med en eksamen godkjent av Kystverket. Kursholder skal utstede et kursbevis hvor det fremgår at kursdeltaker har deltatt på og bestått PFSO-kurs basert på IMO Model Course 3.21 og at dette kurset er godkjent av Kystverket.

Godkjenningsperiode

Kursholdere vil bli godkjent for fem år av gangen. I løpet av denne godkjenningsperioden kan Kystverket føre tilsyn med kurset og kursholdere.

Forholdet til forvaltningsloven

Godkjenning av kurs for sikringsledere er et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at den som søker om godkjenning har krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

⁴⁵ MSC. 1/Circ. 1188 (22. mai 2006) sier i punkt 4 i vedlegget at personer som har gjennomført og bestått et kurs som er basert på de kompetansekravene som fremkommer i vedlegget "knowledge, understanding and proficiency (KUP)", anses for å tilfredsstillere kravene som stilles for å kunne være sikringsleder. Dokumentet er tilgjengelig på: <http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/IMODOCS.aspx>.

§ 16. Sikringsavtale (Declaration of Security - DoS)

- (1) En sikringsavtale er en avtale inngått mellom et skip og et havneanlegg som angir de sikringstiltak begge parter skal gjennomføre.
- (2) Sikringsavtale skal inngås i følgende tilfeller:
- a) skipet opererer på et høyere sikringsnivå enn havneanlegget
 - b) det har vært en trussel mot sikringen eller en sikringshendelse som har betydning for sikringen av skipet eller havneanlegget
 - c) skipet befinner seg i et havneanlegg som har fått unntak fra kravet om å utarbeide en sikringsplan for havneanlegg, jf. § 11.
- (3) En sikringsavtale kan inngås i andre tilfeller der det angis i havneanleggets sikringsplan.
- (4) Sikringsavtaler skal oppbevares i minimum tre år.

1. ledd - Definisjon

En DoS er et avtaledokument mellom skipet og havneanlegget for å sikre enighet mellom skipet og havneanlegget for de sikringstiltak som skal gjennomføres i samsvar med deres godkjente sikringsplaner.⁴⁶ Dette medfører at sikringen blir ivaretatt på en mest mulig tilfredsstillende og effektiv måte. Definisjonen av sikringsavtale er hentet fra det internasjonale regelverket.⁴⁷

2. ledd - Når skal DoS inngås

Både et skip og et havneanlegg kan ta initiativ til å inngå en DoS. En DoS skal ikke utstedes i normalsituasjoner, men i spesielle situasjoner. Havneanlegget skal kreve at det utstedes DoS i de tilfellene som går frem av § 16 andre og tredje ledd. Et skip kan *anmode* om en DoS i de tilfellene som fremgår av ISPS-koden del A 5.2 eller i andre tilfeller som er beskrevet i skipets sikringsplan.⁴⁸ Dersom et skip anmoder at det utstedes en DoS, skal havneanleggets sikringsleder besvare anmodningen og diskutere egnede sikringstiltak.⁴⁹ Havneanlegget trenger ikke godta en anmodning om DoS fra et skip.⁵⁰ Havneanlegg kan imidlertid *kreve* en DoS før anløp til havneanlegget. Når et havneanlegg krever at det utstedes DoS, skal forespørselen besvares av skipet, og skipet må godta forespørselen dersom de har til hensikt å anløpe havneanlegget.⁵¹

2. ledd bokstav a

DoS skal inngås i de tilfeller skipet opererer på et høyere sikringsnivå enn havneanlegget. Dersom et skip har høyere sikringsnivå enn havneanlegget det har til hensikt å anløpe, skal rederiets eller skipets sikringsoffiser umiddelbart orientere havneanleggets sikringsleder om dette. Sikringsleder skal i samråd med rederiets eller skipets sikringsoffiser foreta en vurdering av den særlige

⁴⁶ Jf. ISPS-koden del B 5.4.

⁴⁷ SOLAS kapittel XI-2 regel 1.15.

⁴⁸ Jf. ISPS-koden del B 5.1.2.

⁴⁹ Jf. ISPS-koden del B 5.2.1.

⁵⁰ Se blant annet IMO-guiden s. 126 og 171.

⁵¹ Se blant annet IMO-guiden s. 126 og 171.

situasjonen, avtale egnede sikringstiltak med skipet og fyller ut og skriver under en DoS.⁵² Det presiseres imidlertid at et skip aldri kan ha lavere sikringsnivå enn havneanlegget det anløper.

2. ledd bokstav b

Det skal også inngås DoS dersom det har vært en trussel mot sikringen eller en sikringshendelse som har betydning for sikringen av skipet eller havneanlegget. Det kan i disse tilfellene være behov for å innføre enkelte ekstra sikringstiltak.

2. ledd bokstav c

I de tilfellene skipet anløper et havneanlegg som er godkjent etter § 11, skal det alltid inngås en DoS.

3. ledd - Andre tilfeller skal angis i sikringsplanen

Etter tredje ledd kan det også kreves en DoS i tilfeller der det er angitt i havneanleggets sikringsplan. Behovet for DoS kan fremgå av resultatene av sårbarhetsvurderingen, og årsakene til at og omstendighetene der en DoS er påkrevd, skal angis i sikringsplanen.⁵³ Eksempler kan være ombordstigning eller landsetting av passasjerer og overføring, lasting eller lossing av farlig last eller farlige stoffer. Sårbarhetsvurderingen kan også fastslå at havneanlegg i eller i nærheten av tett befolkede områder eller økonomisk viktig virksomhet skal kreve DoS.⁵⁴

Ett eksempel der det er inngått DoS er cruiseanløp der skipet og havneanlegget samarbeider om adgangskontroll og visitasjon/gjennomføring, og det utstedes en DoS med varighet på en sesong. Denne ordningen må beskrives i sikringsplanen. Et annet eksempel er tilfeller der skipet overtar gjennomføringen av adgangskontroll og overvåking av et havneanlegg på nattetid. Dette gjelder havneanlegg som ikke er betjent på natten og som har et lite kaiområde.

DoS kan også inngås i tilfeller der et havneanlegg mottar skip som har ISSC samtidig med skip som ikke har ISSC. Slike ordninger må beskrives i sikringsplanen.

Varighet og oppbevaring

En DoS skal inneholde opplysninger om avtalens varighet⁵⁵ og hvilket sikringsnivå den gjelder for. Avtalens varighet vil kunne variere. En DoS vil vanligvis bare gjelde for ett spesifikt anløp, men en DoS kan også inngås for en lenger periode. En vedvarende DoS ("Continuous Declaration of Security") vil gjelde for en spesifikk tidsperiode eller til omstendighetene forandres.⁵⁶ Dersom det inngås en DoS for en lenger tidsperiode, bør denne fornyes minst en gang i året.

En DoS skal i henhold til siste ledd oppbevares i minimum tre år. Kystverket fører tilsyn med at havneanleggene oppfyller krav ved bruk av DoS. For at Kystverket skal kunne sjekke at vilkår for bruk av DoS er oppfylt, må disse oppbevares i 3 år.

⁵² ISPS-koden del B 4.12.

⁵³ ISPS-koden del B 5.1.1.

⁵⁴ ISPS-koden del B 5.3.

⁵⁵ ISPS-koden del B 5.4.1.

⁵⁶ IMO-guiden s. 39.

DoS skal utarbeides på engelsk, fransk eller spansk eller eventuelt på et språk som er felles for både havneanlegget og skipet.⁵⁷ I Norge vil det være mest aktuelt å utarbeide DoS på norsk eller engelsk.

En mal for utarbeidelse av DoS ligger som vedlegg til del B av ISPS-koden, og ligger også på Kystverkets nettsider under fanen "Havnesikring" og "Skjema".

Særlig om anløp ved havneanlegg som ikke har ISPS-godkjenning

Som nevnt ovenfor skal DoS kun inngås i spesielle situasjoner. Det har vært en oppfatning blant enkelte skip og rederier om at et skip med ISSC kan utveksle DoS med et havneanlegg som ikke har ISPS-godkjenning, og dermed rettmessig anløpe der. Dette er imidlertid ikke tillatt. Dersom et havneanlegg mottar et skip med ISSC uten å ha ISPS-godkjenning, vil dette være et brudd på forskriften og kan medføre sanksjoner.

⁵⁷ Jf. ISPS-koden del B 5.5.

Kapittel 4 – Utfyllende nasjonale bestemmelser om innhold i havneanleggets sikringsplan

Generelt

Brukerne må forholde seg direkte til kravene i ISPS-koden. Dette innebærer at det må legges mer vekt på sårbarhetsvurderingen enn før. Det vil si at hvilke sikringstiltak som anses som nødvendige for å oppfylle ISPS-kodens krav vil avhenge av resultatet av sårbarhetsvurderingen. Ansvar for å finne løsninger for hvordan man kan oppfylle kravene i del A, og til dels del B i ISPS-koden, flyttes dermed i større grad over på brukerne. Dette gir havneanlegget mye større fleksibilitet, og det gir større muligheter for å kunne integrere sikringstiltak i eksisterende styringssystem. Forskriften innfører dermed i større grad funksjonskrav, og har større fokus på *hva* man skal oppnå og ikke *hvordan*.

Kravene i ISPS-koden gjelder som forskrift, jf. § 2. I tillegg er det i kapittel 4 gitt en del utfyllede nasjonale bestemmelser, blant annet der vi i norsk regelverk trenger en klar hjemmel for å kunne gjennomføre enkelte av tiltakene. Dette gjelder eksempelvis hjemmel for å vise folk vekk og foreta gjennomsøking og visitasjon.

Kapittel 4 er delt inn i tre bestemmelser. I bestemmelsene er det skilt mellom adgangskontroll (ID-kontroll), gjennomsøking av bagasje, gods mv. og visitasjon av personer.

§ 17. Adgang til havneanlegget og adgangsbegrensede områder

- (1) Det skal utarbeides et system som sikrer kontroll med hvilke personer og kjøretøy som gis adgang til havneanlegget og til adgangsbegrensede områder. Dette gjelder også for gods og skipsforsyninger som bringes inn på disse områdene.
- (2) Havneanlegget og adgangsbegrensede områder skal være klart definert og avtegnet på et oppdatert kart, og være tydelig skiltet.
- (3) Det kan gjennomføres kontroll av identitet for personer som søker adgang til eller oppholder seg i havneanlegget eller på adgangsbegrensede områder.
- (4) Personer som motsetter seg adgangskontroll eller ikke kan bekrefte sin identitet skal bortvises.
- (5) Offentlige tjenestemenn skal gis uhindret adgang til havneanlegget og adgangsbegrensede områder i den grad de har tjenestelig behov for det.

1. ledd - Adgangskontroll

Utgangspunktet i ISPS-koden er at havneanlegget skal gjennomføre hensiktsmessige tiltak for å kontrollere adgangen til havneanlegget.⁵⁸ Videre skal sikringsplanen inneholde tiltak beregnet på å hindre ulovlig adgang til havneanlegget, til fartøyer fortøyd ved anlegget og til adgangsbegrensede områder ved anlegget.⁵⁹

⁵⁸ ISPS-koden del A 14.2.2.

⁵⁹ Jf. ISPS-koden del A 16.3.2.

ISPS-koden skiller mellom adgang til havneanlegget ("port facility") og adgang til havneanleggets adgangsbegrensede områder ("restricted areas"), og det er derfor skilt mellom disse to i forskriften for å synliggjøre at det vil være en adgangskontroll både ved inngangen til havneanlegget og til dets eventuelle adgangsbegrensede områder.

Det skal utarbeides et system som sikrer kontroll med hvilke personer og kjøretøy som gis adgang til havneanlegget og til adgangsbegrensede områder. Alle som oppholder seg i havneanlegget skal ha blitt gitt gyldig adgang. Dette betyr at det må utarbeides et effektivt adgangskontrollsystem som både ivaretar adgang gjennom definerte adgangspunkt, men som også oppdager personer og kjøretøy som oppholder seg på havneanlegget uten gyldig adgang. Det er ikke satt spesifikke krav til *hvilket* system havneanlegget skal ha for å ha kontroll med adgangen.⁶⁰ Sikringsplanen skal for hvert sikringsnivå fastsette hvilke identifikasjonsmetoder som kreves for å få adgang til havneanlegget, og skal være i samsvar med sårbarhetsvurderingen.

Adgangsbegrensede områder

Et havneanlegg kan ha ett eller flere adgangsbegrensede områder. Dette er et område hvor det stilles ytterligere krav til adgangen ut over adgangskontrollen til selve havneanlegget. Sikringsplanen skal angi hvilke sikringstiltak som skal treffes for å kontrollere adgangen til områdene, og for å kontrollere aktivitetene som foregår i de adgangsbegrensede områdene.⁶¹

Et adgangsbegrenset område kan ha flere formål, blant annet å beskytte passasjerer, havneanleggets ansatte og besøkende, beskytte sikringssensitive områder og steder i havneanlegget og beskytte gods og skipsforsyninger mot ulovlige inngrep.⁶² Adgangsbegrensede områder kan være av permanent karakter eller opprettes ved behov, for eksempel kun på sikringsnivå 2 og/eller 3.

Eksempler på adgangsbegrensede områder er ombordstignings- og lansettingsområder, venteområder for passasjerer, områder for gjennom søking og visitasjon, områder der lastning, lossing eller lagring av last og skipsforsyninger foregår, områder der farlig last og farlige stoffer oppbevares, kontroll- og overvåkingsrom osv.⁶³ Adgangsbegrensede områder kan også omfatte områder på land og i sjøen som ligger i umiddelbar nærhet av skipet. Dette kan blant annet innebære at det opprettes en sikringssone på sjøsiden.

Adgangsbegrensede områder skal være avgrenset med gjerder eller andre sperringer.⁶⁴ I henhold til ISPS-koden⁶⁵ skal gjerdene eller andre sperringer være av en standard som godkjennes av avtalestaten, som i vårt tilfelle i praksis er Kystverket. Gjerder og andre sperringer godkjennes ved at sikringsplanen blir godkjent. Dersom et område skal avgrenses med gjerde, vil Kystverket eksempelvis godkjenne et gjerde som tilsvarer sikringsklasse 2 som beskrevet i sikringshåndboka. Dette er beskrevet som "et tradisjonelt flettverksgjerde montert på T-jern som er slått ned i bakken.

⁶⁰ Se blant annet veiledning i ISPS-koden del B 16.12.

⁶¹ Jf. ISPS-koden del B 16.21.

⁶² Jf. ISPS-koden del B 16.21.

⁶³ Jf. ISPS-koden del B 16.25.

⁶⁴ Jf. ISPS-koden del B 16.17.1 og 16.27.1.

⁶⁵ Jf. ISPS-koden del B 16.17.1 og 16.27.1.

Gjerdehøyden skal være minimum 2 meter. Gjerdet har i hovedsak en regulerende effekt. Bør forsterkes med tre eller flere piggråder på toppen, kan forsterkes med kveilehindre m.m. Tidshindrende effekt: 1 – 5 minutter”.⁶⁶ Kystverket vil imidlertid kunne godkjenne andre tilsvarende gjerder, og antar at det kun i unntakstilfeller vil være behov for piggråd på toppen av gjerdet.

Gods og skipsforsyninger

Kontroll med hvem og hva som slippes inn i havneanlegget og på adgangsbegrensede områder omfatter også gods og skipsforsyninger. Dette skal samsvare med leveringseddelen eller tilsvarende dokumentasjon for lasten.⁶⁷

2. ledd – Kart og skilting

Andre ledd stiller for det første krav til at havneanlegget og adgangsbegrensede områder skal være klart definert og avtegnet på et oppdatert kart.

Sikringsplanen skal identifisere og spesifisere de adgangsbegrensede områdene som skal etableres i havneanlegget.⁶⁸ Sikringsplanen skal inneholde kart over havneanleggets område hvor adgangsbegrensede områder er avmerket. Planen bør i tillegg inneholde en oversikt over navn på adgangsbegrenset område, bygg eller lignende, og når og ved hvilke tilfeller nytt område vil bli etablert som adgangsbegrenset område.

I tillegg stiller andre ledd krav til at havneanlegget og adgangsbegrensede områder skal være tydelig skiltet. Det skal angis at adgangen til området er begrenset, og at ulovlig opphold på området utgjør et brudd på sikkerheten.⁶⁹

Skiltet skal tydelig informere om at en går inn på et område med adgangsbegrensning. Alle adgangspunkt skal være skiltet, også ut mot sjø. Ved lange sammenhengende gjerdelinjer uten adgangspunkt bør disse også skiltes med jevne mellomrom, særlig i tett befolkede områder. Havneanlegg som har skilt merket med ”ISPS-terminal” trenger ikke endre skiltene selv om begrepet er endret fra ”havneterminal” til ”havneanlegg” i ny forskrift. Skilt som anvendes kan gjerne tilpasses andre skilt som brukes av havneanlegget, så lenge de tydelig informerer om at en går inn på et område med adgangsbegrensning.

3. ledd – Identitetskontroll

Havneanlegget har rett til å kreve fremvisning av gyldig legitimasjon for personer som søker adgang til og oppholder seg på havneanlegget.

4. ledd – Bortvisning

Fjerde ledd gir hjemmel for å nekte personer adgang til havneanlegget dersom de motsetter seg adgangskontroll eller ikke kan bekrefte sin identitet.⁷⁰

⁶⁶ ”Sikringshåndboka” (unntatt offentlighet), Forsvarsbygg, august 2005, s.83.

⁶⁷ Se også veiledning i ISPS-koden del B 16.30 flg. (goods) og 16.38 flg. (skipsforsyninger).

⁶⁸ Jf. ISPS-koden del B 16.21.

⁶⁹ Jf. ISPS-koden del B 16.23.

⁷⁰ Se blant annet ISPS-koden del B 16.13.

Om havneanlegget velger å gjøre nærmere undersøkelser for å bekrefte personens identitet, står det fritt til det. Dersom identiteten fremdeles ikke lar seg bekrefte, skal imidlertid personen bortvises.

5. ledd – Offentlige tjenestemenn

Offentlige tjenestemenn har i ulike sammenhenger tjenestelig behov for adgang til havneanlegg og skip. Disse skal gis uhindret adgang, men skal kunne fremvise gyldig identifikasjon utstedt av arbeidsgiver. Dette kan være representanter for myndigheter som utøver kontroll av havneanlegget eller skip. Et eksempel er tollmyndighetene som i henhold til tolloven § 13-2 blant annet skal gis uhindret adgang "utendørs langs kysten" og "i havneområder".

Skipsbesetninger, loser, agenter og redningsetater

Det er ikke forskriftsregulert noe om adgang for skipsbesetninger, loser, agenter og redningsetater. I henhold til ISPS-koden del A 16.3.15 skal sikringsplanen inneholde fremgangsmåter for å tilrettelegge for adgang til havneanlegget for disse gruppene.

Det kan for eksempel oppstå situasjoner der det er aktuelt å slippe inn utrykningskjøretøy på området. I slike tilfeller skal kun leder for utrykningsteamet legitimere seg for å kunne slippe inn på havneanlegget. Det skal da opplyses om hvor mange personer som følger med i utrykningskjøretøyet.

Havneanlegget skal legge forholdene til rette for skipets behov for adgang. Dette gjelder ved mannskapskifter, besøkende til skip og andre forhold der mannskap har behov for å gå i land, for eksempel i forbindelse med lasting/lossing eller medisinsk behandling.

§ 18. Gjennom søking av bagasje, gods mv.

(1) All bagasje, kjøretøy, gods og skipsforsyninger som er eller skal inn på havneanlegget, kan gjennom søkes. Med gjennom søking menes manuelt, elektronisk eller på annet vis å avdekke det faktiske innhold av det som kontrolleres.

(2) Bagasje, kjøretøy, gods eller skipsforsyning som nektes gjennom søkt kan avvises.

1. ledd – Gjennom søking av bagasje, gods mv.

Sikringsplanen skal inneholde tiltak for å hindre at våpen, farlige stoffer og anordninger bringes inn på havneanlegget eller om bord på et fartøy.⁷¹ ISPS-koden del B kapittel 16 gir veiledning for hvilke sikringstiltak som kan gjennomføres på de ulike sikringsnivåer. Del B viser blant annet til gjennom søking av kjøretøyer (16.32), skipsforsyninger (16.40) og uledsaget bagasje (16.46) som mulige tiltak.

Frekvens for gjennom søking

Det vil være opp til sårbarhetsvurderingen å avgjøre om gjennom søking skal gjennomføres og eventuelt hvor stor frekvensen for gjennom søking skal være. Det skal imidlertid alltid gjennomføres gjennom søking ved særlig mistanke om at noe ulovlig bringes inn i havneanlegget. Dersom

⁷¹ Jf. ISPS-koden del A 16.3.1.

gjennomføring skal gjennomføres ved stikkprøvekontroll, skal det fastsettes en frekvens for dette i sikringsplanen.⁷²

Enkelte havneanlegg er mer attraktive terrormål enn andre, eksempelvis havneanlegg som tar imot passasjerferjer, landanlegg for petroleumsvirksomhet, forsyningsbasene til plattformene i Nordsjøen og godsterminaler.⁷³ For denne typen havneanlegg bør frekvensen for gjennomføring ved stikkprøvekontroll på sikringsnivå 1 settes til minimum **5 %**.

Internasjonal cruisetrafikk er et av de mest attraktive målene for terrorister, samtidig som det er vanskelig å angripe cruisetrafikken på grunn av høy sikkerhet. Passasjerferjer⁷⁴ er mer utsatt ettersom sikkerheten her er noe lavere og det er mindre ressurskrevende å gjennomføre terrorhandlinger mot passasjerferjer. En bilbombe ombord på en passasjerferje er et av de mer sannsynlige scenarioene for en terroraksjon mot internasjonal skipstrafikk.⁷⁵

Norske oljeinteresser er også et utsatt terrormål, både anlegg i Norge og anlegg andre steder i verden. Her er landanlegg viktig å beskytte, men også forsyningsbasene til plattformene i Nordsjøen. Videre er godsterminaler viktige å beskytte, ettersom containere kan benyttes til smugling av blant annet personer, våpen og eksplosiver. Det er i dag store mengder containere som går gjennom de norske godsterminalene.

For andre typer havneanlegg bør frekvensen for gjennomføring være **minimum 1 %** dersom den skal gjennomføres ved stikkprøvekontroll på sikringsnivå 1. For alle typer havneanlegg som skal gjennomføre gjennomføring ved stikkprøvekontroll bør frekvensen settes til minimum **20 %** på sikringsnivå 2 og **100 %** på sikringsnivå 3.

Andre frekvenser kan fastsettes dersom dette kan begrunnes ut i fra sårbarhetsvurderingen. Det vil videre kunne være ulike frekvenser på for eksempel gjennomføring av kjøretøyer og uledsaget bagasje. For å ivareta en fleksibilitet, vil frekvensen kunne variere fra havn til havn, og etter type havneanlegg. Frekvens for gjennomføring kan også være aktuelt kun på sikringsnivå 2 eller 3. Ved å legge mer vekt på sårbarhetsvurderingen sikres fleksibilitet, men det vil fortsatt være en kvalitetssikring ved at Kystverket godkjenner planverket.

Adgangsbegrensede områder

Bestemmelsen viser til gjennomføring for bagasje, kjøretøy, gods og skipsforsyninger ”som er eller skal inn på havneanlegget”. Adgangsbegrensede områder vil være en del av havneanlegget, og gjennomføring på adgangsbegrensede områder omfattes dermed også selv om disse ikke er særlig nevnt i bestemmelsen.

⁷² Jf. ISPS-koden del B 16.18.

⁷³ Jf. Rapport utarbeidet av FFI (Forsvarets forskningsinstitutt) ”Maritim terrorisme – nye trender”, Truls H. Tønnesen, FFI/Rapport – 2007/00015.

⁷⁴ Dette gjelder særlig RoPax, se <http://en.wikipedia.org/wiki/Roll-on/roll-off>.

⁷⁵ Jf. FFI-rapport s.19.

Hva skal man lete etter?

Gjennom søkingen har som formål å avdekke og hindre at gjenstander mv. som kan skade havneanlegg eller skip som anløper disse føres inn i havneanlegget. Dette kan være våpen, eksplosiver eller andre farlige innretninger, gjenstander eller stoffer som vil kunne benyttes til å begå en ulovlig handling som setter sikkerheten i fare. Hvilke gjenstander eller stoffer som nektes innført i havneanlegget må i utgangspunktet baseres på den enkelte sårbarhetsvurdering, og spesifiseres i sikringsplanen. Dette kan variere for ulike typer havneanlegg.

Første ledd andre setning gir en definisjon på hva gjennom søking er, og i henhold til den kan gjennom søkingen gjennomføres "manuelt, elektronisk eller på annet vis". Formålet er å "avdekke det faktiske innhold av det som kontrolleres". Hvor omfattende gjennom søkingen er, kan variere. Rutinene for hvordan gjennom søkingen skal gjennomføres må beskrives i sikringsplanen.

2. ledd – Avvisning av bagasje, gods mv.

Havneanlegget har rett til å avvise bagasje, gods mv. dersom gjennom søking nektes. Til forskjell fra § 17 fjerde ledd og § 19 femte ledd som omhandler personer, har ikke havnepersonellet en *plikt* til å avvise bagasje, gods mv., men en *rett* til å avvise. Dette fordi det kan finnes andre reaksjoner enn avvisning. Det kan for eksempel være at skipet og havneanlegget inngår avtale om at skipet tar ansvaret for gods og skipsforsyninger som skal om bord.

Havneanlegget må ha prosedyrer for hvordan bagasje, gods mv. skal behandles dersom det oppdages ulovlige gjenstander. Bestemmelsen hjemler kun adgang til å avvise slike gjenstander, det er ikke adgang til å ta beslag i eller ta ulovlige gjenstander i forvaring.

§ 19. Visitasjon av personer

(1) Alle personer som skal inn på havneanlegget, kan visiteres.

(2) Med visitasjon menes her en besiktigelse og undersøkelse av en persons klær utenpå kroppen, veske og øvrig håndbagasje, i den hensikt å avdekke gjenstander eller stoffer som kan brukes til å gjennomføre handlinger som kan skade havneanlegg eller skip som anløper disse.

(3) Visitasjon skal gjennomføres på mest lempelig måte, og skal så langt mulig utføres av person av samme kjønn som den undersøkte. Den undersøkte har rett til å ha en tredje person til stede ved visitasjonen.

(4) Visitasjon skal utføres av særskilt opplærte sikkerhetskontrollører i tjeneste hos sikringsleder, av godkjent vaktvesen, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om vaktvirksomhet, eller av politiets tjenestemenn.

(5) Personer som motsetter seg visitasjon skal nektes adgang til havneanlegget.

1. ledd – Generelt om visitasjon

Havneanlegget skal gjennomføre hensiktsmessige tiltak for å kontrollere adgangen til havneanlegget.⁷⁶ Sikringsplanen skal omfatte "tiltak rettet mot å hindre at våpen, farlige stoffer og anordninger beregnet til bruk mot personer, fartøyer eller havner, og som det ikke er tillatt å frakte, bringes inn på havneanlegget eller om bord på et fartøy".⁷⁷ Visitasjon kan inngå som et tiltak for å sikre kontroll med adgangen til havneanlegget og at ikke personer bringer med seg ulovlige eller skadelige gjenstander inn i havneanlegget. Visitasjon i henhold til denne forskriften baseres i utgangspunktet på frivillighet, og personer som nekter å la seg visitere må regne med å ikke få adgang til havneanlegget.

Det skal være mulig å visitere alle personer som forsøker å få adgang til havneanlegget.⁷⁸ Det skal derfor være lagt til rette for at visitasjon kan skje i skjermede omgivelser ved havneanlegget. Dette kan innebære at det er avsatt fasiliteter til å gjennomføre visitasjon og at der finnes tilgjengelig personell med opplæring for å gjennomføre visitasjon når dette er aktuelt osv.

Frekvens for visitasjon

Det skal fremgå av sårbarhetsvurderingen i hvilken utstrekning det er behov for visitasjon. Dette tiltaket kan for eksempel, som et minimum, bare gjøres ved mistanke. Dersom visitasjon skal foretas som stikkprøvekontroll skal det fastsettes en frekvens i sikringsplanen som skal godkjennes av Kystverket.

Som for gjennomspøking etter § 18 bør frekvensen for visitasjon ved stikkprøvekontroll være **minimum 5 %** for havneanlegg som tar imot passasjerferjer, landanlegg for petroleumsvirksomhet, forsyningsbasene til plattformene i Nordsjøen og godsterminaler.

For andre typer havneanlegg bør frekvensen for visitasjon være **minimum 1 %** dersom den skal gjennomføres ved stikkprøvekontroll på sikringsnivå 1. For alle typer havneanlegg som skal gjennomføre visitasjon ved stikkprøvekontroll bør frekvensen settes til **minimum 20 %** på sikringsnivå 2 og **100 %** på sikringsnivå 3.

2. ledd – Definisjon

Med besiktigelse og undersøkelse av en persons klær utenpå kroppen menes en ytre undersøkelse av en persons klær og håndbagasje. Det er ikke snakk om en kroppsbesiktigelse eller kroppsundersøkelse, men det skal være mulig å ta utenpå klærne og undersøke innhold i håndbagasje. Visitasjon ved bruk av hendene (håndstøk) kan være nødvendig i visse situasjoner for å avdekke gjenstander som bevisst er skjult på kroppen. I de fleste tilfeller vil det imidlertid være tilstrekkelig å be personer underlagt visitasjon å ta av yttertøy, inkludert skotøy, for undersøkelse. Videre kan man be om å få se innholdet i lommer og områder på kroppen som er egnet til å skjule gjenstander. Ved bruk av metalldetektor skal brukeren ha kunnskaper om effektiv benyttelse av denne.

⁷⁶ ISPS-koden del A 14.2.2.

⁷⁷ ISPS-koden del A 16.3.1.

⁷⁸ ISPS-koden del B 16.18.

Den som gjennomfører visitasjon skal alltid ha nødvendig og tilstrekkelig opplæring for å utføre denne oppgaven⁷⁹, og det presiseres at visitasjoner skal gjennomføres på en verdig og respektfull måte.

Visitasjon er basert på aksept for undersøkelsen av vedkommende som blir undersøkt og at hensikten med denne er å forsøke å avdekke våpen, stoffer eller anordninger som kan skade. Undersøkeren må føle seg trygg på at vedkommende ikke bærer forbudte gjenstander som nevnt i havneanleggets sikringsplan før adgang gis.

Ved visitasjon av veske og håndbagasje ber man person underlagt visitasjonen om å vise innholdet i disse. Undersøker bør i størst mulig grad la eieren selv forevise innholdet i vesker og håndbagasje. Undersøkeren må føle seg trygg på at disse ikke inneholder forbudte gjenstander som nevnt i havneanleggets sikringsplan før de kan tas med inn på havneanlegget.

Hvilke gjenstander eller stoffer som nektes innført i havneanlegget må i utgangspunktet baseres på den enkelte sårbarhetsvurdering, og spesifiseres i sikringsplanen. Dette kan variere for ulike typer havneanlegg. Eksempler på gjenstander som normalt skal nektes innført i havneanlegget er stikkvåpen og skytevåpen.

3. ledd – Rettigheter ved visitasjon

Visitasjon er et inngripende tiltak og skal derfor gjennomføres på mest lempelige måte. Den som utfører visitasjonen må opptre saklig og objektivt. Visitasjonen må ikke brukes på en måte som diskriminerer enkelte befolkningsgrupper. Visitasjonen må heller ikke fremstå som et uforholdsmessig inngrep.

I tillegg gir bestemmelsen den visiterte rett til å bli undersøkt av en person av samme kjønn (så langt mulig) og rett til å ha en tredje person til stede ved visitasjonen.

4. ledd – Hvem kan utføre visitasjon

Fjerde ledd nevner tre grupper som kan utføre visitasjon i havneanlegget.

Den første gruppen er "særskilt opplærte sikkerhetskontrollører i tjeneste hos sikringsleder". I formuleringen "særskilt opplærte" ligger det et krav om opplæring i visitasjon. Sikkerhetskontrollører er i henhold til ISPS-koden personell i havneanlegget med særlige sikringsmessige oppgaver. Disse skal forstå de oppgavene og det ansvaret de har for havneanleggets sikring som beskrevet i sikringsplanen, og de skal ha tilstrekkelig kunnskap og evne til å utføre de oppgavene de er blitt tildelt.⁸⁰

ISPS-koden del B 18.2 gir veiledning på hva personell i havneanlegget med særlige sikringsmessige oppgaver etter behov skal ha kunnskap om og få opplæring i. Det skal blant annet gis opplæring i metoder for visitasjon av personer og fysisk gjennomføring av personlige effekter, bagasje, last og skipsforsyninger. Sikringsplanen skal beskrive hvilken opplæring som skal gis, og

⁷⁹ ISPS-koden del B 18.2.10.

⁸⁰ ISPS-koden del A 18.2.

sikkerhetskontrollørene skal få opplæring i oppgavene de settes til å gjøre før de utfører disse oppgavene.⁸¹

Kravet om at sikkerhetskontrollørene skal være ”i tjeneste” hos sikringsleder innebærer at vedkommende må være ansatt hos eier eller operatør av havneanlegget.

Den andre gruppen som kan gjennomføre visitasjon er vektere ansatt i godkjente vaktsselskap i henhold til forskrift om vaktvirksomhet.

Vaktvirksomhetsloven § 2 tredje ledd gjør unntak fra lovens virkeområde for ”skip og godsterminaler” på havner og havneanlegg som omfattes av ISPS-regelverket. Dette innebærer da at all ”personkontroll” ved cruise- og passasjerterminaler er omfattet av loven, ettersom denne typen havneanlegg ikke kan regnes som ”godsterminaler”. Følgelig må man være ansatt i godkjent vaktsselskap eller ha godkjent egenvakthold⁸² for å gjennomføre visitasjoner ved cruise- og passasjerterminaler.⁸³

Den tredje gruppen som kan utføre visitasjon er politiets tjenestemenn. Politiet har hjemmel til å foreta visitasjon når visse kriterier i politilovens § 7 er oppfylt.

5. ledd – Avvisning av personer som motsetter seg visitasjon

Femte ledd gir hjemmel for å nekte personer adgang til havneanlegget dersom de motsetter seg visitasjon. Det presiseres at personer som motsetter seg visitasjon *skal* avvises.

Offentlige tjenestemenn:

Det er ikke gjort noe eksplisitt unntak for offentlige tjenestemenn i bestemmelsen, men det bør imidlertid ikke gjennomføres gjennomlysning og visitasjon på offentlige tjenestemenn og kjøretøy de bruker i tjenesten på sikringsnivå 1. Med kjøretøy de bruker i tjenesten menes myndighetenes egne kjøretøy, og ikke drosje som de benytter for et enkelt oppdrag. En drosje vil derfor alltid kunne gjennomlyses. Det vil være tilstrekkelig med ID-kontroll av offentlige tjenestemenn med tjenestelige behov som ønsker adgang til havneanlegget.

På sikringsnivå 2 og 3 kan det gjennomføres gjennomlysning og visitasjon på enkelte offentlige tjenestemenn, men Politiets og Tollvesenets tjenestemenn skal alltid unntas. Det samme gjelder ved utrykning.

⁸¹ Det er et eget IMO modellkurs for peronell med særlige sikringsmessige oppgaver; Model Course 3.24: ”Security awareness training for port facility personnel with designated security duties” (2011 Edition).

⁸² Vaktvirksomhetsloven gjelder både for vaktsselskap og ved egenvakthold, jf. denne loven § 2 andre ledd.

⁸³ Jf. Vaktvirksomhetsforskriftens § 1 2. ledd, 2. setning.

Kapittel 5 – Avsluttende bestemmelser

Innledning kapittel 5

Kapittel 5 inneholder blant annet bestemmelser om sanksjoner og straff. Ved brudd på forskriften må Kystverket vurdere om det i første omgang er tilstrekkelig å påpeke overfor den ansvarlige hvilke regler som gjelder og eventuelt gi den ansvarlige en sjanse til å rette opp forholdet. Deretter vil pålegg ofte være det første forvaltningstiltaket man benytter, og dette vil kunne være utgangspunkt for eventuelle ytterligere reaksjoner.

Ved brudd på forskriften har Kystverket blant annet mulighet til midlertidig å forby at havneanlegget betjener skip i internasjonal fart eller så kan Kystverket trekke tilbake ISPS-godkjenningen, jf. § 21. Dette er forvaltningstiltak, og ikke straff.

Et annet forvaltningstiltak er tvangsmulkt som kan bli ilagt for å motivere adressaten til å innrette seg lovlig. Tvangsmulkt er en økonomisk forpliktelse som kan gjøres løpende – som en dagsbot – eller den kan ilegges som et engangsbeløp.

Straff er en siste sanksjonsmulighet som kan ilegges etter § 24. Straff vil være en siste utvei, og vil bare kunne ilegges ved vesentlige brudd på forskriften.

I tillegg gir kapittel 5 bestemmelser om tilsyn, klageadgang og ikrafttredelse av forskriften.

§ 20. Tilsyn

- (1) Kystverket fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift blir overholdt.
- (2) Kystverket gir de pålegg og treffer de enkeltvedtak ellers som er nødvendige for gjennomføringen av bestemmelsene i og i medhold av denne forskrift, jf. havne- og farvannsloven § 57.
- (3) Ved tilsyn skal tilsynspersonell fra og i følge med Kystverket ha uhindret adgang til havneanlegg som omfattes av denne forskrift.

Tilsynsmyndighet

Det stilles krav i det internasjonale regelverket om at avtalestatene skal ha et system for tilstrekkelig tilsyn med havneanleggene som skal sikre at regelverket er implementert på en korrekt måte og fungerer over tid. Forskriften fastsetter Kystverket som tilsynsmyndighet. Tilsyn er Kystverkets kontroll med hvordan rettslige forpliktelser knyttet til denne forskriften etterleves (1. ledd), samt etterfølgende reaksjoner (2. ledd). Kystverkets tilsyn er knyttet til etterlevelse av forpliktelser for eksterne aktører, det vil si RSO, kursholdere, havner og havneanlegg.

Kystverkets regionkontorer fører tilsyn med havneanlegg. De rettslige forpliktelsene for et havneanlegg fremgår av forskriften, godkjent sårbarhetsvurdering og sikringsplan, og enkeltvedtak fattet i medhold av forskriften.

Kystverkets hovedkontor fører tilsyn med RSO og kursholdere. De rettslige forpliktelsene for godkjente RSOer (§ 6) og kursholdere (§ 15) fremgår av forskriften, vilkår satt i Kystverkets godkjenning samt pålegg gitt i forbindelse med tilsyn.

Tilsyn etter denne forskriften vil samordnes med tilsyn etter forskrift om sikring av havner når dette er relevant og praktisk mulig.

Ulike typer tilsyn

Det gjennomføres ulike typer tilsyn. Ved første gangs godkjenning gjennomføres det en verifikasjon, der hovedfokus er samsvarskontroll mellom iverksatte tiltak og krav i forskrift og planverk. Ved senere tilsyn kan det utføres mer omfattende revisjoner av havneanleggets samlede sikringssystem, både som en funksjonskontroll av sikringstiltak, intervju av nøkkelpersoner og dokumentasjonskontroll. Andre ganger kan tilsynet ha mindre omfang og ha fokus på enkelte sentral områder i sikringssystemet. Revisjoner og verifikasjoner varsles alltid av Kystverket og innkallingen oppgir mål, omfang og kriterier for tilsynet.

Tilsyn kan også gjøres uanmeldt og kan da ha større fokus på funksjonskontroll. Denne typen tilsyn varsles ikke. Til slutt kan tilsyn også utføres som et papirtilsyn, der havneanlegget gir en skriftlig tilbakemelding på opplysninger Kystverket ber om.

Ved endringer i et havneanleggs sikringssystem, ved sikringshendelser eller svikt i sikringen kan Kystverket gjennomføre tilsyn som avviker fra fastsatt tilsynsprogram.

Oppfølging etter tilsyn

Funn under et tilsyn vil fremkomme i en tilsynsrapport. Kystverket skiller mellom avvik og anmerkninger i sine tilsynsrapporter. Avvik er brudd på regelverket, mens anmerkninger er andre forhold som Kystverket anser som riktig å påpeke. Når det gjelder avvik, vil det gis pålegg om å rette opp disse. Havneanlegget har imidlertid ikke plikt til å rette opp anmerkninger. Dette er kun anbefalinger fra Kystverket som det ikke vil gis pålegg om.

Tilsynet anses ikke som fullført før alle pålegg er etterkommet av tilsynsobjektet og dette er godkjent av Kystverket. Dersom pålegg ikke etterkommes kan Kystverket følge opp tilsynet etter §§ 21, 22 og 24.

Pålegg som gis i forbindelse med tilsyn er enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven.

Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at havneanlegget har krav på forhåndsvarsel, krav på å få uttale seg, krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

Tilsynspersonell i følge med Kystverket

Kystverkets tilsynspersonell skal ha uhindret adgang til havneanlegg som omfattes av forskriften. Havneanlegget skal samarbeide og legge forholdene til rette for at tilsynet kan gjennomføres på en korrekt og effektiv måte. Det skal gis tilgang til aktuell dokumentasjonsgrunnlag og det skal tilrettelegges for å gjennomføre ønskede intervjuer. Det vises her til havne- og farvannsloven § 53.

Det vil ved enkelte anledninger være annet personell i følge med Kystverket under tilsyn. Dette gjelder i første rekke tilsyn fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA).⁸⁴ ESA skal sikre at Norge overholder sine forpliktelser etter EØS-avtalen. Innen havnesikring omfatter dette forpliktelser etter EU-forordning 725/2004 og EU-direktiv 2005/65.

EFTAs overvåkningsorgan utfører sine tilsyn i henhold til Forordning 324/2008. Disse tilsynene er i første rekke tilsyn med at Norge som medlemsstat oppfyller sine forpliktelser. Havner og havneanlegg vil i den sammenheng brukes som eksempler på det arbeidet medlemsstaten gjør innen havnesikring. På bakgrunn av tilsendt tilsynsrapport fra EFTAs overvåkningsorgan vil Kystverket gi tilsvarende varsel om pålegg og pålegg til havneanlegget og havnen slik det er beskrevet over.

Kystverket utfører også tilsyn sammen med andre offentlige etater, dersom en har tilstøtende tilsynsansvar, for eksempel Petroleumstilsynet. US Coast Guard har også ved flere anledninger vært i norske havneanlegg. Dette regnes ikke som regulære tilsyn, men en forutsetter at det gis tilgang til havneanlegget på samme måte som ved tilsyn.

§ 21. Administrative sanksjoner

Ved vesentlige eller gjentatte brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av den, kan Kystverket midlertidig forby at havneanlegget betjener skip i internasjonal fart, eller trekke tilbake godkjenningen av havneanlegget i henhold til denne forskrift.

Ved brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften, har Kystverket mulighet til å ilegge havneanlegget administrative sanksjoner. De administrative sanksjonene Kystverket kan ilegge er midlertidig å forby at havneanlegget betjener skip i internasjonal fart, eller å trekke tilbake godkjenningen av havneanlegget.

Det er Kystverkets regionkontorer som har myndighet til å ilegge administrative sanksjoner.

Dersom Kystverket oppdager brudd på regelverket i et havneanlegg, vil Kystverket som regel først gi et pålegg om retting av de aktuelle avvik til havneanlegget. Dersom dette ikke fører frem, og havneanlegget ikke retter avvikene, vil Kystverket gå videre med saken og vurdere å ilegge administrative sanksjoner.

For å kunne ilegge administrative sanksjoner kreves det at havneanlegget foretar vesentlige eller gjentatte brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften.

Vesentlige brudd

Et vesentlig brudd vil si at havneanlegget ikke følger opp forskriften eller et enkeltvedtak på en slik måte at bruddet i seg selv kompromitterer sikringen i havneanlegget. For å være et vesentlig brudd må det altså være en handling (eller passivitet) som gjør at sikringen i havneanlegget reduseres betydelig, eventuelt på viktige områder.

⁸⁴ <http://www.eftasurv.int/>

Det er for eksempel åpenbart at manglende eller mangelfull adgangskontroll vil være et vesentlig brudd på forskriften. Det samme gjelder dersom et havneanlegg endrer operasjonsmønster uten å endre sitt planverk. Men det kan også være et vesentlig brudd dersom havneanlegget ikke har kontroll på last som håndteres i havneanlegget. For eksempel dersom lastedokumenter ikke kontrolleres på en god nok måte, eller det ikke kan skilles klart mellom ISPS-last og ikke ISPS-last. Her kan det imidlertid tenkes grensetilfeller der det må vurderes i det enkelte tilfelle om dette påvirker sikringen i havneanlegget på en slik måte at det utgjør et vesentlig brudd.

Dersom Kystverket avdekker et vesentlig brudd ved et tilsyn, har havneanlegget som hovedregel krav på varsel før Kystverket treffer vedtak om administrative sanksjoner.⁸⁵ Slikt varsel kan imidlertid unnlates i særlige tilfeller når vedkommende part allerede på annen måte har fått kjennskap til at vedtak skal treffes og har hatt rimelig foranledning og tid til å uttale seg, eller varsel av andre grunner må anses åpenbart unødvendig.⁸⁶ Dersom Kystverket ved et tilsyn avdekker alvorlige avvik i havneanlegget, for eksempel at et havneanlegg bevisst ikke har gjennomført noen sikringstiltak, eller det foreligger andre åpenbare mangler som har vesentlig betydning for sikringen, så kan Kystverket unnlate varsel og gi havneanlegget et direkte pålegg på stedet. Dette vil imidlertid bare gjelde i svært graverende tilfeller, og det vil alltid måtte gjøres en konkret vurdering i det enkelte tilfelle.

Gjentatte brudd

Det at gjentatte brudd på forskriften eller et enkeltvedtak kan medføre administrative sanksjoner vil si at også flere mindre brudd sammen, som i seg selv ikke er vesentlige, kan få konsekvenser.

Det at havneanlegget ikke har oppdaterte besøkslister, at et av flere overvåkningskamera i havneanlegget er ødelagt, eller at havneanlegget ikke har skiltet adgangsbegrensede områder på en tydelig måte, vil som regel ikke alene kunne medføre administrative sanksjoner. Flere slike brudd til sammen kan imidlertid gjøre at de i fellesskap medfører at den totale sikringen i havneanlegget kompromitteres. Og i så tilfelle kan havneanlegget ilegges administrative sanksjoner.

Midlertidig forbud

Et midlertidig forbud mot å betjene skip i internasjonal fart innebærer at havneanlegget i en tidsbegrenset periode ikke kan ta i mot slike skip. Midlertidig forbud kan være aktuelt både ved vesentlige brudd og ved gjentatte brudd, jf. over. Dersom et havneanlegg får midlertidig trukket tilbake sin godkjenning, vil dette føre til at havneanlegget blir strøket fra IMOs database over godkjente havneanlegg for den perioden tilbaketrekkingen gjelder.

Et eksempel der det kan være aktuelt å gi midlertidig forbud er dersom havneanlegget bevisst trenerer gjennomføring av kravene i forskriften, eller dersom havneanlegget ikke retter avvik som er gitt i forbindelse Kystverkets tilsyn.

Tilbaketrekking av godkjenning

Mens et midlertidig forbud mot å betjene skip i internasjonal fart er tidsavgrenset, har en tilbaketrekking av havneanleggets godkjenning ikke den samme tidsbegrensede virkningen. Dersom et havneanlegg får trukket tilbake sin godkjenning, vil dette være en endelig tilbaketrekking. Dette vil

⁸⁵ Jf. Forvaltningsloven § 16.

⁸⁶ Jf. forvaltningsloven § 16 tredje ledd bokstav c.

også føre til at havneanlegget blir strøket fra IMO's database over godkjente havneanlegg. Dersom havneanlegget igjen vil bli godkjent til å kunne betjene skip i internasjonal fart, må det på nytt søke om dette på vanlig måte til Kystverket.

Tilbaketrekking av en godkjenning kan videre være aktuelt både ved vesentlige og ved gjentatte brudd, jf. over.

Forholdet mellom midlertidig forbud og tilbaketrekking av godkjenning

Tilbaketrekking av en godkjenning er en strengere sanksjon enn et midlertidig forbud, og terskelen for å benytte denne sanksjonen er derfor noe høyere enn for et midlertidig forbud. Dersom det foreligger et brudd på forskriften, vil Kystverket derfor ofte gi vedtak om midlertidig forbud i første omgang, men dersom dette ikke fører frem, kan det være aktuelt å trekke tilbake en godkjenning. Dersom det er snakk om svært alvorlige brudd på forskriften, kan det likevel tenkes at direkte tilbaketrekking av en godkjenning kan være aktuelt.

Forholdet til forvaltningsloven

Både et midlertidig forbud mot å betjene skip i internasjonal fart og en tilbaketrekking av en godkjenning er enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette innebærer blant annet at havneanlegget har krav på forhåndsvarsel, krav på å få uttale seg, krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

§ 22. Tvangsmulkt

- (1) I pålegg etter forskriften kan det fastsettes en løpende tvangsmulkt for hver dag eller uke eller måned som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfyllelse av pålegget, inntil pålegget er oppfylt. Tvangsmulkt kan også fastsettes som engangsmulkt.
- (2) Kystverket kan i særlige tilfeller helt eller delvis frafalle påløpt tvangsmulkt.
- (3) Tvangsmulkt fastsettes i henhold til havne- og farvannsloven § 60.

Kystverket kan ilegge tvangsmulkt hvis pålegg ikke etterkommes. Fristen for å gjennomføre pålegget må være oversittet for at tvangsmulkt skal være aktuelt, og den vil da kunne ilegges som et engangsbeløp, eller en løpende mulkt for hver dag, uke eller måned som går inntil pålegget blir oppfylt. Beløpet må betales inn selv om pålegget oppfylles.

Formålet med tvangsmulkt er å fremtvinge etterlevelse av plikter som følger av forskriften, og er ikke en straff for overtredelser som har funnet sted.

Den klare hovedregel er at tvangsmulkten skal betales inn selv om pålegget oppfylles. Hvis særlige grunner tilsier det kan imidlertid Kystverket helt eller delvis frafalle en tvangsmulkt.

§ 23. Klage

Kystverkets hovedkontor er klageinstans for vedtak fattet av Kystverkets regionkontorer. Fiskeri- og kystdepartementet er klageinstans for vedtak fattet av Kystverkets hovedkontor.

Alle vedtak som fattes i medhold av denne forskriften kan påklages. Det er da forvaltningslovens regler som kommer til anvendelse. Forvaltningsloven gir generelle regler om saksbehandlingen i offentlig forvaltning, herunder partenes rettigheter under saksbehandlingen.

Forvaltningslovens regler om klage

Kapittel VI i forvaltningsloven regulerer adgangen til å påklage enkeltvedtak. Fristen for å klage er 3 uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part, eller parten uansett har fått eller burde ha skaffet seg kjennskap til vedtaket (§ 29). Det kan gis såkalt oppreisning for oversittelse av fristen hvor dette er rimelig (§ 31). Klagen skal fremsettes for det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (§ 32), og dette kan oppheve eller endre vedtaket dersom det finner klagen begrunnet (§ 33). I motsatt fall skal klagen og sakens dokumenter videresendes til klageinstansen til avgjørelse. Klagen har oppsettende virkning når loven bestemmer det eller det treffes beslutning om utsettelse (§ 42).

Klageorgan

Forvaltningsloven regulerer ikke direkte hvem som er klageorgan, men sier i § 28 at enkeltvedtak kan påklages til det forvaltningsorgan som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket. Det er derfor Kystverkets hovedkontor som er klageinstans for vedtak som blir fattet av Kystverkets regionkontorer. Og for vedtak som er fattet av Kystverkets hovedkontor, er det Fiskeri- og kystdepartementet som er klageinstans.

§ 24. Straff

Vesentlig overtredelse av forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av den er straffbar etter lov 17. april 2009 nr 19 om havner og farvann § 62.

Lovhjemmelen i havne- og farvannsloven

Lovhjemmelen for å ilegge straff for brudd på forskriften finnes i havne- og farvannsloven (hfl.) § 62 første ledd bokstav c. Etter denne kan den som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer § 43 første ledd (som er hjemmel for denne forskriften) straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder eller begge deler.

Straff vil være siste utvei som reaksjonsmulighet dersom andre reaksjoner ikke fører frem. Straff vil for eksempel være aktuelt dersom noen trenerer en prosess der Kystverket har gitt pålegg, og dette ikke etterkommes av havneanlegget. Det kan være tilfeller der havneanlegg som ikke er godkjent for å ta imot skip i internasjonal fart, likevel tar imot slik trafikk uten å iverksette noen sikringstiltak, og ikke etterkommer pålegg fra Kystverket om å utarbeide sårbarhetsvurdering og sikringsplan. Straff kan også være aktuelt ved svært alvorlige avvik, og der det ikke vil være tilstrekkelig med forvaltningstiltak.

Vesentlig overtredelse

Hva som skal vektlegges ved vurderingen av om en overtredelse er "vesentlig" er utdypet i § 62 andre ledd. Det skal "særlig legges vekt på omfanget og virkningene av overtredelsen og graden av utvist skyld". Det sentrale vurderingstemaet må være om overtredelsen innebærer en vesentlig tilsidesettelse av de interesser bestemmelsen skal verne.⁸⁷ Denne forskriften skal beskytte havneanlegg og skip i internasjonal fart som anløper disse mot sikringshendelser. Dersom et havneanlegg ikke etterkommer pålegg fra Kystverket, og ikke etablerer noen sikringstiltak, vil dette være et eksempel på en vesentlig tilsidesettelse av de interesser forskriften skal verne.

Bakgrunnen for at det stilles et vesentlighetskrav, er blant annet at myndighetene har gode muligheter for å sikre etterlevelse gjennom forvaltningstiltak.⁸⁸ Straff er derfor ofte ikke nødvendig som sanksjonsmulighet.

Straffebestemmelsen i forskriften

Straffebestemmelsen i havne- og farvannsloven (hfl.) § 62 henviser til § 43 første ledd, mens forskriften er gitt i medhold av § 43 andre ledd. I § 43 første ledd er formuleringen "som er omfattet av forskrifter som nevnt i annet ledd" brukt om ansvarssubjektet. Videre henviser derfor "de tiltakene som er påkrevd" også til de plikter som fremgår av forskriftene i annet ledd, siden første ledd i seg selv ikke pålegger noen plikter i forhold til sikring av havner og havneanlegg. Det fremgår også av forarbeidene til loven at overtredelse av konkrete krav som stilles i medhold av forskrift etter annet ledd vil måtte vektlegges.⁸⁹

§ 25. Ikrafttredelse

(1) Med unntak av § 14 (4) om krav til sikringsleder om gjennomført og bestått godkjent kurs i henhold til § 15 trer denne forskrift i kraft 1. juli 2013.

(2) § 14 (4) om krav til sikringsleder om gjennomført og bestått kurs i henhold til § 15 trer i kraft 1. januar 2014.

(3) Fra samme tidspunkt som første ledd oppheves forskrift 3. juli 2007 nr. 825 om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv.

Forskriften trer i kraft 1. juli 2013, med unntak om bestemmelsen om at sikringsleder skal ha gjennomført og bestått kurs i henhold til § 15.

⁸⁷ Jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008)s. 193.

⁸⁸ Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s.143.

⁸⁹ Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s.193.

Kilder:

Regelverk:

- FOR 1972-03-17 nr 3352: Instruks for behandling av dokumenter som trenger beskyttelse av andre grunner enn nevnt i sikkerhetsloven med forskrifter (beskyttelsesinstruksen)
- Forskrift av 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (Sikkerhetsforskriften)

Andre kilder:

- "Guide to maritime security and the ISPS Code", 2012 Edition, International Maritime Organization (IMO).
- Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) om lov om havner og farvann.
- "Politiets beredskapssystem del I – Retningslinjer for politiets beredskap"
- "Sikringshåndboka" (unntatt offentlighet), Forsvarsbygg, august 2005.



KYSTVERKET

TE: 07847

Postboks 1502
6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no