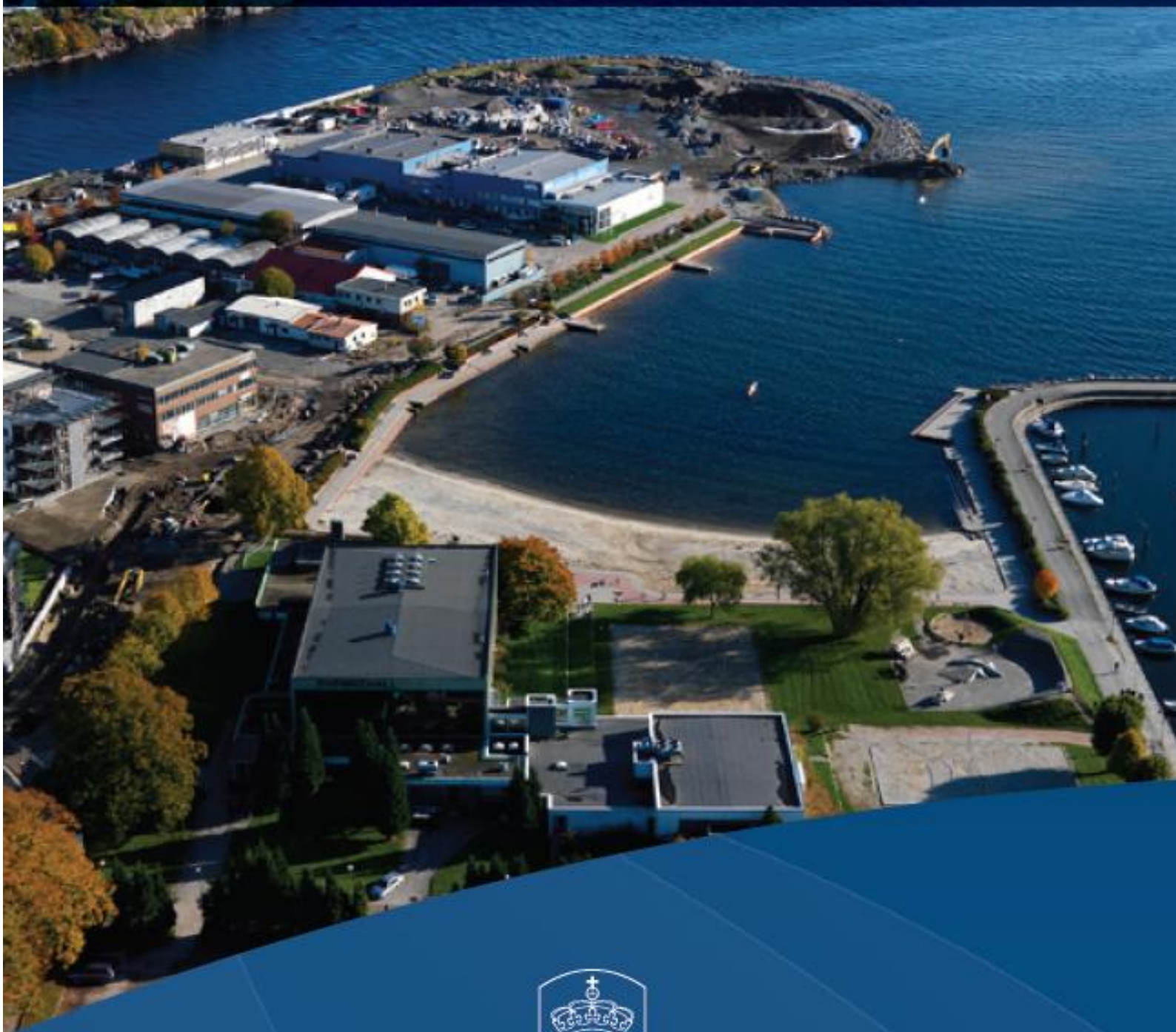


Veiledning til forskrift om sikring av havner



KYSTVERKET

Innhold

Om veiledningen	3
Endringslogg	4
Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	5
§ 1. Formål.....	5
§ 2. Virkeområde	6
§ 3. Definisjoner	8
Kapittel 2 – Generelle bestemmelser.....	10
§ 4. Godkjent sikringsvirksomhet (Recognized Security Organizations – RSO).....	10
§ 5. Maritimt sikringsnivå	11
§ 6. Varsling av sikringshendelser	12
Kapittel 3 – Krav til sikring av havnen	15
§ 7. Havnesikringsmyndighet	15
§ 8. Sårbarhetsvurdering av havn.....	17
§ 9. Sikringsplan for havn	19
§ 10. Gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner.....	21
§ 11. Konfidensialitet.....	23
§ 12. Sikringsleder for en havn.....	25
Kapittel 4 – Utfyllende bestemmelser om innhold i havnens sikringsplan	29
Generelt.....	29
§ 13. Adgangsbegrensede områder	29
§ 14. Gjennomsøking av bagasje, gods mv.....	31
§ 15. Visitasjon av personer	32
§ 16. Opplæring av sikringspersonell	34
§ 17. Øvelser	35
Kapittel 5 – Avsluttende bestemmelser	37
§ 18. Tilsyn.....	37
§ 19. Administrative sanksjoner	39
§ 20. Tvangsmulkt.....	40
§ 21. Klage	40
§ 22. Straff.....	41

Om veiledningen

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

Hensikten med veiledningen er for det første 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 Kystverkets retningslinjer for utarbeidelse av sikringsplan for havn.

Direktiv 2005/65 er gjennomført ved transformasjon i forskrift om sikring av havner. Ved transformasjon gjennomføres innholdet i direktivet ved omskriving. Innholdet i direktivet tas altså inn i den norske forskriften. Ved transformasjon trenger ikke innholdet å gjengis ordrett. *Målet* i direktivet er bindende, men det er overlatt til de nasjonale myndighetene å bestemme form og midler for gjennomføring.

Ved transformasjon av direktiv er det ikke alle bestemmelser som skal gjennomføres i den nasjonale forskriften. Det er kun bestemmelser som tilsikter å skape rettigheter og plikter for den enkelte som skal gjennomføres. Forhold som kun berører forhold mellom medlemsstat og EFTA/kommisjonen skal ikke gjennomføres i forskriften. Fortalen skal ikke gjennomføres, men kan legge føringer på gjennomføring av hoveddelen. Vedlegg i direktivet skal gjennomføres, og derfor er vedleggene til direktiv 2005/65 tatt inn som vedlegg til forskrift om sikring av havner.

Det presiseres at dette dokumentet er ment som en veiledning, og skal ikke leses som minimumskrav.

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

Link til forskrift om sikring av havner:

<http://www.lovddata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20130529-0539.html>

Kystverket Hovedkontoret

Ålesund, 26. juni 2013

Endringslogg

Bestemmelse	Beskrivelse av endring	Dato endret
§ 8	Feil i overskrifter i veiledningsteksten er rettet opp	15.10.13
§ 11	"krypteres og passordbeskyttet" er endret til "krypteres med passord"	15.10.13
§ 12	Tredje ledd – Teksten er noe revidert i forhold til godkjenning av sikringsleder.	15.10.13

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

(1) Formålet med forskriften er å forebygge og hindre sikringshendelser som kan skade havner, havneanlegg eller skip som anløper disse.

(2) Forskriften skal styrke sikringen i de områder av havnen som ikke er omfattet av forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg, og underbygge de sikringstiltak som er iverksatt i medhold av den nevnte forskrift

Generelt

Forskrift om sikring av havner har en egen formålsbestemmelse i motsetning til forskrift om sikring av havneanlegg. Direktiv 2005/65 er gjennomført i forskriften ved transformasjon, og det er derfor naturlig å ha med en formålsparagraf slik det fremgår av artikkel 1. Formålsbestemmelsen skal vektlegges ved tolkningen av innholdet i de enkelte bestemmelsene i forskriften. Direktivets fortale er ikke en del av forskriften, men sier også noe om formålet med direktivet og kan dermed gi veiledning for forståelsen av direktivet.

1. ledd – Forebygge og hindre sikringshendelser

Bestemmelsen har to ledd, der det første leddet er knyttet til å "forebygge og hindre sikringshendelser". Sikringshendelse er definert i § 3 bokstav d. I forhold til formålsbestemmelsen i havnesikringsforskriften fra 2007 er det gått bort i fra begrepet "terrorhandlinger", og formålet knyttes dermed nærmere opp til formålet i SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden som bruker begrepet "sikringshendelse".

Selv om formålet er knyttet til sikringshendelser som kan skade "havner, havneanlegg eller skip som anløper disse", er virkeområdet for forskriften knyttet til *havner*. Sikring av havnen vil imidlertid også indirekte beskytte havneanlegg og skip som anløper havnen mot sikringshendelser.

2. ledd – Styrke sikringen av havner

Bestemmelsens andre ledd er med på å klargjøre hva som er formålet med denne forskriften sammenlignet med forskrift om sikring av havneanlegg. Forskriften skal først og fremst styrke sikringen i de områder av havnen som ikke er omfattet av forskrift om sikring av havneanlegg. I dette ligger det at forskriften ikke er ment å pålegge nye forpliktelser på områder som allerede er omfattet av forordning 725/2004.

I tillegg skal forskriften underbygge de sikringstiltak som allerede er iverksatt i medhold av forskrift om sikring av havneanlegg. Direktiv 2005/65 er ment å tette enkelte hull og mangler med ISPS-koden og forordning 725/2004. Dette gjelder blant annet ved å bedre ivareta sikringen fra sjøsiden, som ikke har vært et fokusområde ved implementeringen av forordning 725/2004.¹ I tillegg til å tette hull i havnens sikringssystem, vil dette formålet også innebære en bedre koordinering av sikringstiltakene som er etablert i de enkelte havneanlegg. Dette kan blant annet være bedre rutiner for

¹ Jf. blant annet artikkel 3.1. i direktiv 2005/65 der inkludering av sjøområder i havnens grenser er en klar forutsetning.

kommunikasjon og varsling, og koordinering mellom havn og havneanlegg av øvelser, driller, opplæring osv.

§ 2. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for havner der det ligger ett eller flere havneanlegg som er omfattet av en godkjent sikringsplan for havneanlegg i henhold til forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg.

(2) Forskriften gjelder ikke for militære installasjoner i havner.

(3) Dersom grensene for et havneanlegg er sammenfallende med grensene for havnen, skal de relevante bestemmelsene i forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg ha forrang foran bestemmelsene i denne forskrift.

1. ledd – Hvilke havner er omfattet av forskriften

Bestemmelsen angir virkeområdet for forskriften. Forskriften gjelder for havner der det ligger ett eller flere ISPS-godkjente havneanlegg. For veiledning på hva som regnes som "havn" etter denne forskriften, se definisjonen av "havn" i § 3 bokstav a, og veiledningen til denne. Havner som ikke mottar skip i internasjonal fart, og dermed ikke har havneanlegg med ISPS-godkjenning, faller utenfor forskriften.

Denne forskriften henger dermed tett sammen med forskrift om sikring av havneanlegg.

Virkeområdet til forordning 725/2004 omfatter imidlertid bare sikringstiltak om bord på skip og ved umiddelbar kontakt mellom skip og havn. Ved direktiv 2005/65 utvides områdene som skal sikres, til også å omfatte andre områder i havnen med havneaktivitet. Tiltakene som er pålagt ved forordning 725/2004 utgjør bare en del av tiltakene som er nødvendige for å oppnå tilstrekkelig sikring av hele transportkjeden knyttet til sjøfart.²

Forskriften gjelder for ulike typer havner av ulike størrelser. Det presiseres at havner som kun har ett ISPS-godkjent havneanlegg også omfattes.

2. ledd – Unntak for militære installasjoner

Andre ledd gjør unntak fra "militære installasjoner" i havner. En militær installasjon er en installasjon som forsvaret har rådighet over, for eksempel militærleire, militærposter, verksted, senter eller lignende. Begrepet "installasjon" vil vanligvis innebære en bygning eller et sted som gir en bestemt tjeneste eller brukes av en bestemt bransje. Det er ikke enhver innretning som faller inn under begrepet "installasjon". For eksempel vil ikke kun en rørledning eid av forsvaret falle inn under begrepet "militær installasjon", det skal noe mer til.

De militære installasjonene er ofte innenfor et definert og avgrenset område, og er gjerne gjenstad for særlige HMS-tiltak og sikringstiltak. Vanligvis vil det derfor ikke være behov for ytterligere sikringstiltak på disse områdene.

² Se fortalen til direktiv 2005/65 punkt 3.

Selv om de militære installasjonene faller utenfor virkeområdet, bør disse likevel identifiseres i sårbarhetsvurderingen.³ Videre bør det vurderes hvilken virkning de militære installasjonene har på sikringen generelt i havnen, og man bør ta nødvendige skritt for å koordinere sikringen mellom de militære installasjonene og de øvrige delene av havnen.

Etter ordlyden i andre ledd skal militære installasjoner generelt unntas fra virkeområdet. Det vil si at formålet installasjonen benyttes til i utgangspunktet ikke har betydning. Her kan det være en forskjell fra havneanlegg som tar imot militære fartøyer, og dermed er unntatt etter forskrift om sikring av havneanlegg. Unntaket etter sistnevnte forskrift er knyttet til mottak av trafikk, og havneanlegget er dermed ikke unntatt i de tilfeller de tar imot kommersiell skipstrafikk. Havneanlegget kan imidlertid være unntatt fra forskrift om sikring av havner dersom det er en "militær installasjon", ettersom unntaket etter denne forskriften ikke er knyttet til mottak av skipstrafikk.

3. ledd - Unntak fra virkeområdet

Tredje ledd er et unntak fra virkeområdet til forskriften. Unntaket gjelder i de tilfellene havnen består av ett havneanlegg⁴, og grensene for havneanlegget er sammenfallende med grensene for havnen. I de tilfellene anses havnen godt nok sikret gjennom å være godkjent etter forskrift om sikring av havneanlegg. Bakgrunnen for unntaket er at det ikke er behov for ytterligere sikringstiltak på allerede sikrede områder.

Selv om havnen bare består av ett ISPS-godkjent havneanlegg, må havnen gjennomføre en sårbarhetsvurdering som tilfredsstillende kravene i § 8 og vedlegg 1. Sårbarhetsvurderingen skal legges til grunn for fastsetting av havnens grenser, og dersom konklusjonen for sårbarhetsvurderingen er at havnens grenser er sammenfallende med havneanleggets grenser, vil Kystverket kunne godkjenne at havnen unntas fra å utarbeide en sikringsplan etter denne forskriften.

³ Se "Technical Aspects of Port Area Security - TAPS II" (Mai 2011), s. 100.

⁴ Jf. direktiv 2005/65 artikkel 2.4. Dersom en sårbarhetsvurdering dekker flere havner, kan konklusjonen bli at enkelte av disse skiller ut etter § 2 3.ledd.

§ 3. Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Havn*: Et bestemt land- og sjøområde med grenser fastsatt på bakgrunn av en sårbarhetsvurdering, og som inneholder anlegg og utstyr som benyttes til å betjene kommersiell sjøtransport. Med havnens grenser menes her grensene for det sikringsrelevante havneområdet.
- b) *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.
- 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 noen viktige begreper. Når det gjelder definisjon av havnesikringsmyndighet, vises det til § 7 i forskriften og til kommentarene til denne bestemmelsen (s. 14-15).

Bokstav a) – Havn

Definisjonen av havn er i stor grad sammenfallende med definisjonen i det internasjonale regelverket.⁵

Definisjonen av havn i denne forskriften er noe ulik definisjonen av havn i havne- og farvannsloven (hfl.) § 4. Hfl. definerer "havn" svært vidt, og fokuserer på havnen som fysisk og funksjonelt område. Begrepet må i denne forskriften tolkes på bakgrunn av og i sammenheng med det internasjonale regelverket som skal implementeres, og siden definisjonen avviker noe fra definisjonen i hfl., er det presisert hvilket innhold begrepet "havn" har i denne forskriften.

Definisjonen fastsetter at havnen kan omfatte både land- og sjøområder. ISPS-koden og forskrift om sikring av havneanlegg omfatter i utgangspunktet bare det området der det foregår interaksjon mellom skip og havn, og det har i liten grad vært fokus på sjøområdene. Direktiv 2005/65 og denne forskriften har i tillegg til bakenforliggende landområder et særlig fokus på havnenes sjøområder, som utgjør et viktig område i havnene. Forskriften skal bidra til å forbedre sikringen mot trusler fra sjøsiden. Dette innebærer at også havnens sjøområder skal inngå i sårbarhetsvurderingen og vil naturlig falle innenfor havnens grenser.

Videre fastsetter definisjonen at det kun er områder som inneholder anlegg og utstyr som kan benyttes til å betjene kommersiell sjøtransport som vil falle innenfor en havns område.

Havnens grenser skal fastsettes i det enkelte tilfelle på bakgrunn av en sårbarhetsvurdering. Det er det området som faller innenfor havnens grenser som må sikres for å forebygge og hindre

⁵ Jf. direktiv 2005/65 artikkel 3.1.

sikringshendelser. Hvorvidt det må sikres og i hvilket omfang, skal også fremgå av sårbarhetsvurderingen.

Bokstav b) – Havneanlegg

Definisjonen av havneanlegg i forskriften samsvarer med definisjonen i det internasjonale regelverket.⁶ For nærmere beskrivelse av dette begrepet vises det til kommentarer til § 3 i veiledning til forskrift om sikring av havneanlegg.

Bokstav c) – Kontakt mellom skip og havn

Også denne definisjonen er hentet fra det internasjonale regelverket.⁷ For nærmere beskrivelse av dette begrepet vises det til kommentarer til § 3 i veiledning til forskrift om sikring av havneanlegg.

Bokstav d) – Sikringshendelse

Denne definisjonen er hentet direkte fra det internasjonale regelverket. Det vises til SOLAS kapittel XI-2 regel 1 pkt. 1.13. Hva som ligger i begrepet sikringshendelse er nærmere definert i kommentarene til § 6 (s. 11 flg.)

⁶ Jf. SOLAS XI-2 regel 1 pkt. 1.9.

⁷ Jf. forordning 725/2004 artikkel 2.12 og SOLAS kapittel XI-2 regel 1 pkt. 1.8.

Kapittel 2 – Generelle bestemmelser

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

(1) Godkjente sikringsvirksomheter etter forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg kapittel 2 kan gjennomføre sårbarhetsvurderinger og utarbeide sikringsplaner i henhold til denne forskrift.

(2) En godkjent sikringsvirksomhet som har gjennomført eller gjennomgått en sårbarhetsvurdering for havn, kan ikke utarbeide eller gjennomgå sikringsplanen for den samme havnen.

1. ledd – Godkjente sikringsvirksomheter

RSOene som er godkjent etter forskrift om sikring av havneanlegg, er også godkjent til å utføre enkelte oppgaver etter denne forskriften. Se veiledning til forskrift om sikring av havneanlegg for nærmere beskrivelse.

Det internasjonale regelverket stiller krav til hvem som kan gjennomføre en sårbarhetsvurdering (PSA) og utarbeide en sikringsplan (PSP) for en havn. En PSA skal enten gjennomføres av Kystverket eller en sikringsvirksomhet (RSO) som er godkjent av Kystverket til å utføre denne oppgaven.

Havnesikringsmyndigheten har ansvar for utarbeidelse av en havnesikringsplan (PSP). Dersom en ønsker å søke bistand i dette arbeidet skal det gjøres av en godkjent sikringsvirksomhet (RSO).

2. ledd – Samme RSO kan ikke gjennomføre både PSA og PSP

En havnesikringsmyndighet kan ikke benytte den samme sikringsvirksomheten til å utarbeide og/eller gjennomgå både sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan.⁸ Dersom havnesikringsmyndigheten ønsker å få bistand fra en RSO i arbeidet med å utarbeide en sikringsplan, må derfor dette være en annen RSO enn den som gjennomførte sårbarhetsvurderingen.

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

Plan	Myndighet til å utføre	Referanse 2005/65	Bistå i utførelse av	Referanse 2005/65	Godkjennes av	Referanse 2005/65
PSA	Medlemsstat/ RSO	Art. 6.1, 6.3	-	-	Medlemsstat	Art. 6.4
PSP	Havnesikrings- myndighet	Art. 5.2	RSO Krav til uavhengighet	Art. 7.4 ANNEX IV	Medlemsstat	Art. 7.5

En oppdatert oversikt over godkjente sikringsvirksomheter (RSO) er tilgjengelig på Kystverkets nettsider.⁹

⁸ Jf. direktiv 2005/65 vedlegg IV.

⁹ Se <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havner/Havnesikring/>

§ 5. 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 havner skal operere på.

(2) Følgende maritime sikringsnivåer gjelder for havner:

- 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) Havnens sikringsleder skal umiddelbart etter å ha mottatt melding om endring i det maritime sikringsnivå, iverksette tiltakene i havnens sikringsplan for det gjeldende sikringsnivået.

Generelt

Kystverkets hovedkontor har myndighet til å fastsette og endre det maritime sikringsnivået i norske havner og havneanlegg.¹⁰ Bestemmelsen er tilsvarende den som gjelder for havneanlegg, se forskrift om sikring av havneanlegg § 4. Definisjonen av sikringsnivå og beskrivelsen av de tre sikringsnivåene er hentet fra det internasjonale regelverket.¹¹ Havner opererer til vanlig på sikringsnivå 1 som gjelder ved en normalsituasjon. Dette er grunnsikringen som alltid skal være tilstede. Det vil på noen områder i havnen være få eller ingen fysiske sikringstiltak på sikringsnivå 1.

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 en havn vil Kystverket også ha en dialog med Sjøfartsdirektoratet.

Dersom sikringsnivået blir besluttet endret i en havn, vil Kystverket sende ut melding til PSO om dette. I tillegg vil Kystverket sende ut melding til aktuelle PFSOer i havnen dersom deres havneanlegg er omfattet av nivåendringen. Både PSO og PFSO skal umiddelbart etter å ha mottatt melding om endring i sikringsnivå, iverksette sikringstiltakene i sikringsplanen for det gjeldende sikringsnivået.

¹⁰ Denne myndigheten ble delegert fra Fiskeri- og kystdepartementet i 2009, jf. delegeringsvedtak av 25. september 2009.

¹¹ Jf. SOLAS XI-2 regel 1.1.14 (definisjon av sikringsnivå) og direktiv 2005/65 artikkel 8 som er direktivets regulering av sikringsnivå.

Når sikringstiltakene er iverksatt, skal PSO/PFSO bekrefte dette til Kystverket. Dette bekreftes primært gjennom Kystverkets varslingsystem.

Iverksettelse av tiltak uten offisiell heving av sikringsnivået

Havnen kan iverksette ytterligere sikringstiltak, for eksempel sikringstiltak *tilsvarende* sikringsnivå 2 eller 3 dersom de vurderer dette som nødvendig på grunn av en akutt sikringshendelse eller endring i trusselnivået. Det 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.

§ 6. Varsling av sikringshendelser

Sikringshendelser skal varsles til Kystverket.
--

Varsling

Bestemmelsen innebærer plikt for havner 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 havnene til aktivt å bruke varslingssystemet.

Kystverket har opprettet et døgnbemannet kontakttelnummer (35 57 26 25) der havner og havneanlegg skal varsle sikringshendelser. Telefonnummeret er til sjøtrafikksentralen i Brevik, som mottar meldinger og videreformidler meldingene 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. Havnens sikringsplan skal inneholde fremgangsmåter for rapportering av sikringshendelser, jf. vedlegg 2 "Krav til sikringsplan for havner".

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 hentet fra SOLAS kap. XI-2 regel 1.1.13. Direktiv 2005/65 bruker begrepet "sikringshendelse", men har ingen definisjon eller beskrivelse av hva en sikringshendelse er. Begrepet har imidlertid samme betydning i denne forskriften som i forskrift om sikring av havneanlegg. Det vises derfor til veiledningen som ISPS-koden gir.

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 hærværk,
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 masseødeleggelsesvåpen,*
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, og 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 rapport¹² 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 PSO. Hendelsene bør deretter undersøkes nærmere av PSO. Eksempler på slike hendelser kan være (ikke uttømmende liste)¹³:

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 havnen eller havneanlegget
5. mistenkelige pakker i eller i nærheten av havnen eller havneanlegget

¹² NOU 2012:14 "Rapport fra 22. juli-kommisjonen", avgitt til statsministeren 13. august 2012. Se blant annet s. 457.

¹³ Eksemplene er hentet fra IMO-guiden s.133.

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)¹⁴:

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

¹⁴ Eksempler på hendelser er hentet fra IMO-guiden s. 132 og "Politiets beredskapssystem del I – Retningslinjer for politiets beredskap" s.25.

Kapittel 3 – Krav til sikring av havnen

§ 7. Havnesikringsmyndighet

(1) Hver havn som omfattes av denne forskrift skal ha en havnesikringsmyndighet som er ansvarlig for at alle oppgaver og forpliktelser som følger av denne forskrift overholdes.

(2) Havnesikringsmyndigheten har ansvar for at det blir gjennomført en sårbarhetsvurdering for havnen, og for utarbeidelse og gjennomføring av en havnesikringsplan. Flere havner kan ha samme havnesikringsmyndighet.

(3) Der det er én eier eller operatør av havnen, er denne havnesikringsmyndighet. I de havner det er flere eiere eller operatører, utpeker Kystverket en av disse til å være havnesikringsmyndighet for havnen.

Innledning

Det går frem av § 7 at havnesikringsmyndigheten har ansvaret for at oppgaver og forpliktelser etter forskriften overholdes, og regulerer dermed hvem som er ansvarssubjektet i forskriften. Dette betyr blant annet at Kystverket forholder seg til havnesikringsmyndigheten ved tilsyn, pålegg og sanksjoner.

Ordet ”myndighet” i begrepet havnesikringsmyndighet kan føre til misforståelser. Myndighet blir ofte knyttet opp til offentlig myndighet, men det er ikke dette som er ment med begrepet her.

Havnesikringsmyndighet kan like godt være en privat eier av havn som en offentlig eier.

Havnesikringsmyndighetens oppgaver og ansvar begrenser seg til det som fremgår av denne bestemmelsen; altså at den er ansvarlig for at alle oppgaver og forpliktelser som følger av forskriften overholdes.

Det må derfor skilles mellom kommunens forvaltningsansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven¹⁵ og kommunens rolle som havnesikringsmyndighet i de tilfellene kommunen blir utpekt til dette ansvaret.

Hvem er havnesikringsmyndighet

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. Dette er også utgangspunktet for forskrift om sikring av havner, og derfor er havnesikringsmyndigheten eier eller operatør av havnen der det er én eier eller operatør.

I havner der det er flere eiere eller operatører, er det imidlertid ikke like opplagt hvem som er havnesikringsmyndighet. Det går frem av bestemmelsen at i disse havnene utpeker Kystverket en av eierne eller operatørene til å være havnesikringsmyndighet for havnen.

¹⁵ Jf. Havne- og farvannsloven § 9.

I de tilfeller der flere havneanlegg ligger samlokalisert innenfor kommunens sjøområde og det er etablert et kommunalt havnestyre og havnevesen, er det naturlig at kommunen representert ved det kommunale havnevesen fastsettes som havnesikringsmyndighet for den aktuelle havnen. Forskriftsteksten åpner imidlertid for andre løsninger enn kommunen som havnesikringsmyndighet. Det vil i enkelte tilfeller være en helt konkret vurdering av hvem som er mest naturlig og nærliggende å fastsette som havnesikringsmyndighet.

Det er ikke noe i veien for at private havneanlegg er egne havner og blir utpekt som sin egen havnesikringsmyndighet. Dette må gjøres på bakgrunn av en konkret vurdering der man ser på i hvilken grad det foreligger bindende faktorer til andre havneanlegg. Dette kan for eksempel være om de er adskilt fra andre havneanlegg uten havnerelatert virksomhet mellom, om de deler sjøområde/innseiling med andre havneanlegg osv. Det kan også være konklusjonen på sårbarhetsvurderingen at en havn deles inn i flere sikringsområder.

Oppgaver og ansvar

Havnesikringsmyndighetens ansvar og oppgaver er blant annet beskrevet i forskriftens § 7 andre ledd. I første omgang har havnesikringsmyndigheten ansvaret for at det blir gjennomført en felles sårbarhetsvurdering for havnen. Dette skal være en objektiv sårbarhetsvurdering utarbeidet av Kystverket eller en RSO. Sårbarhetsvurderingene skal blant annet identifisere de eksakte grensene for sikringsområdene i havnen og anbefale nødvendige sikringstiltak.

På bakgrunn av denne sårbarhetsvurderingen skal det utarbeides en sikringsplan.

Havnesikringsmyndigheten kan selv utarbeide sikringsplanen dersom denne ikke blir utarbeidet av en RSO. Dette må i så fall være en annen RSO enn den som har utarbeidet sårbarhetsvurderingen, jf. § 4 andre ledd. Kystverket har utarbeidet egne retningslinjer for utarbeidelse av havnesikringsplan som ligger på Kystverkets nettsider.

Det er ikke anledning for havnesikringsmyndigheten å pålegge havneanleggene i havnen ytterligere fysiske sikringstiltak utover de som eventuelt har blitt anbefalt og er forankret i en overordnet havnesårbarhetsvurdering, eller som allerede er implementert og godkjent etter forordning 725/2004.

Havnesikringsmyndigheten skal utpeke en sikringsleder for havnen (PSO), jf. § 12. PSO vil fungere som kontaktpunkt for spørsmål om havnesikring i havnen. I henhold til § 12 andre ledd skal de enkelte havneanleggenes PFSO og havnens PSO samarbeide tett. Havnesikringsmyndigheten kan delegere oppgaver til PSO, men havnesikringsmyndigheten vil alltid ha det overordnede ansvaret for sikringsarbeidet. Organiseringen må skje på den måten som er mest formålstjenlig for den enkelte havn.

En annen naturlig oppgave for en havnesikringsmyndighet vil være å reagere når det oppdages brudd på havnesikringsregelverket, for eksempel dersom et ISPS-skip legger til ved et havneanlegg som ikke er ISPS-godkjent. Kystverket pålegger ikke havnesikringsmyndigheten å rapportere brudd til Kystverket, men dette vil være naturlig, særlig for en kommunal havnesikringsmyndighet. Det presiseres at havnesikringsmyndigheten ikke har noen mulighet for å gi dispensasjon til ISPS-skip for å legge til ved havneanlegg i havnen som ikke har ISPS-godkjenning.

§ 8. Sårbarhetsvurdering av havn

- (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 hver havn.
- (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 ta hensyn til særlige kjennetegn ved de ulike deler av havnen, tilstøtende områder som har innvirkning på sikringen i havnen og de sårbarhetsvurderingene som gjort i henhold til forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg § 9. Sårbarhetsvurderingen skal minst omfatte de krav som fremgår av vedlegg 1.
- (5) Sårbarhetsvurderingen skal legges til grunn for fastsetting av grensene for det sikringsrelevante havneområdet.

1. ledd - Begrepet sårbarhetsvurdering

Alle havner 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 havnen.

”De riktige sikringstiltak” viser til at sikringstiltakene skal være tilpasset havnen for å redusere identifisert risiko. Havner som er tilstrekkelig sikret etter forskrift om sikring av havneanlegg kan være unntatt fra å utarbeide en sikringsplan etter denne forskriften.

3. ledd - Hvem kan utføre en sårbarhetsvurdering

Sårbarhetsvurderingen skal gjennomføres av Kystverket eller en godkjent sikringsvirksomhet (RSO). I praksis påtar ikke Kystverket seg disse oppgavene og hovedregelen er at en RSO utfører dette. Havner som innehar den nødvendige kompetansen kan søke om godkjenning som RSO for å kunne utføre sårbarhetsvurdering for egen havn.

4. ledd - Krav til sårbarhetsvurdering

Det skal gjennomføres en sårbarhetsvurdering for hver havn. Denne prosessen er helt sentral i det videre arbeidet med utarbeidelse av en sikringsplan og sikring av havnen. Denne prosessen skal i inneholde følgende deler:

- *identifisering og vurdering av viktige eiendeler og infrastruktur som det er viktig å beskytte,*
- *identifisering av mulige trusler mot eiendelene og infrastrukturen og sannsynligheten for at de skal oppstå, med det formål å fastsette og prioritere sikringstiltakene,*
- *identifisering, utvelging og prioritering av mottiltak og endringer av framgangsmåter, og hvor effektive disse er for å redusere sårbarheten, og*
- *identifisering av svakheter, herunder menneskelige faktorer, i infrastrukturen, politikken og framgangsmåtene*

Disse sammenfaller med tilsvarende delprosesser for havneanlegg (PFSA). Ytterligere krav er spesifisert i vedlegg 1 til denne forskriften.

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 havnen med oversendelse av sårbarhetsvurderingen skal en fullmakt vedlegges søknaden.

En sårbarhetsvurdering for havn (PSA) skal ta hensyn til de funn som er gjort i sårbarhetsvurderinger (PFSA) for de havneanlegg som ligger innenfor havnens grenser.¹⁶ Ved vurdering av grenseflaten mellom en havn og et havneanlegg er det viktig å ta hensyn til det geografiske område som allerede er dekket av sårbarhetsvurderingen for havneanlegget (PFSA). Samme område skal ikke vurderes i både sårbarhetsvurdering for havn (PSA) og sårbarhetsvurdering for havneanlegg (PFSA). Det skal tilstrebes en løsning der sårbarhetsvurderingen for havneanlegg (PFSA) dekker alle krav som ligger innenfor det området havneanlegget råder over.

Dersom havnen består kun av ett havneanlegg vil det være naturlig at sårbarhetsvurderingen (PSA) samordnes med sårbarhetsvurderingen (PFSA) etter forskrift om sikring av havneanlegg. Det skal i disse tilfellene kun foreligge én sårbarhetsvurdering som tilfredsstiller kravene i begge regelverkene. For havner som består av flere havneanlegg vil det være naturlig at sårbarhetsvurderingene gjennomføres og dokumenteres gjennom separate rapporter. I disse tilfeller skal en både kunne fremlegge sårbarhetsvurderinger (PFSA) for hvert enkelt havneanlegg etter forskrift om sikring av havneanlegg og én felles sårbarhetsvurdering (PSA) etter forskrift om sikring av havner.

Havnesikringsmyndigheten har ikke krav på å få utdelt sårbarhetsvurderingene (PFSA) til det enkelte havneanlegg, men skal få kjennskap til de relevante opplysninger som kan ha betydning for utarbeidelse av havnens sårbarhetsvurdering (PSA). Sikringsleder for havneanlegget (PFSO) har en plikt til å gi de relevante opplysningene, men i de tilfeller der det ikke er ønskelig å gi fra seg hele sårbarhetsvurderingen, er det opp til sikringsleder (PFSO) å bestemme formen for hvordan opplysningene gis.

Kystverket har utarbeidet en veileder som kan benyttes i arbeidet med å utarbeide sårbarhetsvurderinger. Den er tilgjengelig på Kystverkets hjemmesider. Kystverket vil sterkt oppfordre til å bruke denne for å sikre at kravene i forskriften oppfylles. Dersom veilederen brukes, er det større sannsynlighet for at sårbarhetsvurderingen blir godkjent og godkjeningsprosessen vil gå raskere.

Det vises for øvrig til veileder til forskrift om sikring av havneanlegg for ytterligere opplysninger om sårbarhetsvurdering.

Gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner for havn er omtalt i eget kapittel i denne veiledningen (§ 10).

¹⁶ jf. forskrift om sikring av havneanlegg § 14 andre ledd

5. ledd - Fastsettelse av grenser for havn

Det skal fastsettes en nøyaktig og lukket grense for havnen som både omfatter aktuelt område i sjø og på land. Grensen fastsettes på bakgrunn av sårbarhetsvurderingen og skal omfatte det sikringsrelevante havneområdet. EU-kommisjonens JRC (Joint Research Centre) har i sin rapport TAPS II¹⁷ et eget kapittel (5) som omhandler fastsettelse av grenser for havner etter EU-direktiv 2005/65.

En havn kan bestå av ett eller flere havnesikringsområder. Dersom havnen består av flere havnesikringsområder skal hvert enkelt område ha en fastsatt lukket grense.

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 havnen har krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

§ 9. Sikringsplan for havn

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

(2) På bakgrunn av en sårbarhetsvurdering skal det utarbeides en sikringsplan. Sikringsplanen skal utarbeides av havnesikringsmyndigheten eller en godkjent sikringsvirksomhet. Sikringsplanen skal minst omfatte de krav som fremgår av vedlegg 2.

(3) Sikringsplanen skal godkjennes av Kystverket før den kan gjennomføres.

1. ledd – definisjon

Direktiv 2005/65 har ikke en egen definisjon av sikringsplan. Definisjonen av sikringsplan er i all hovedsak lik definisjonen av sikringsplan i forskrift om sikring av havneanlegg.¹⁸

2. ledd – utarbeidelse av sikringsplanen

På bakgrunn av en godkjent sårbarhetsvurdering skal det utarbeides en sikringsplan.

Hvem som kan utarbeide sikringsplanen

Sikringsplanen skal utarbeides enten av havnesikringsmyndigheten eller av en godkjent sikringsvirksomhet, jf. også § 4. Det vil altså si at havnesikringsmyndigheten, eventuelt ved sin sikringsleder (jf. § 12), kan utarbeide sin egen sikringsplan uten involvering av en sikringsvirksomhet. Dersom havnen likevel bruker en sikringsvirksomhet til å utarbeide en sikringsplan, understrekes det at det likevel er havnen som til syvende og sist har ansvar for at forpliktelsen til å ha en sikringsplan overholdes, jf. § 7. Dette ansvaret overføres altså ikke til sikringsvirksomheten.

Dersom havnesikringsmyndigheten engasjerer en sikringsvirksomhet for å få utarbeidet en sikringsplan, er det viktig å merke seg at en sikringsvirksomhet som har gjennomført eller

¹⁷ Technical Aspects of Port Area Security – TAPS II (Mai 2011)

¹⁸ Se ISPS-koden del A 2.1.5, jf. også kommentarer til § 10 i forskrift om sikring av havneanlegg.

gjennomgått en sårbarhetsvurdering for en havn, ikke kan utarbeide eller gjennomgå sikringsplanen for den samme havnen. Dette kravet til uavhengighet følger av forskriftens § 4 andre ledd, jf. også direktiv 2005/65 vedlegg IV. En havn kan således ikke benytte den samme sikringsvirksomheten til å utarbeide og/eller gjennomgå både sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan.

Krav til sikringsplanen

Sikringsplanen skal minimum tilfredsstillende de krav som fremgår av vedlegg 2 til forskriften. Dette vedlegget tilsvarer vedlegg II til direktiv 2005/65. Vedlegget beskriver hvilke elementer en sikringsplan skal bygge på og videre hvilke oppgaver eller områder sikringsplanen skal dekke (for eksempel adgangskrav, håndtering av last, opplæring og øvelser, krav til skilting osv).

Kystverket har utarbeidet egne generelle retningslinjer for utarbeidelse av havnesikringsplan i henhold til direktiv 2005/65 (fastsatt september 2012). Retningslinjene er tilgjengelig på Kystverkets nettsider. For nærmere detaljer vedrørende utarbeidelse av sikringsplan for havn vises det til disse retningslinjene.

3. ledd – Godkjenning av sikringsplanen

Uavhengig av om sikringsplanen er utarbeidet av havnesikringsmyndigheten (eventuelt ved sikringsleder) eller av en godkjent sikringsvirksomhet, skal Kystverket godkjenne sikringsplanen. Myndigheten til å godkjenne sikringsplanen ligger hos Kystverkets regionkontorer. Regionkontorene godkjenner sikringsplaner for havner som er geografisk plassert innenfor sin region.

Kystverket skal godkjenne sikringsplanen før den kan gjennomføres. Det vil si at havnen ikke skal iverksette de tiltak som fremgår av sikringsplanen før den er formelt godkjent av Kystverket.

Denne godkjenningen av sikringsplanen (og sårbarhetsvurderingen, jf. § 8) er bare første ledd i prosessen mot å bli en godkjent havn. Havnen blir først endelig godkjent når Kystverket har verifisert at havnen har implementert den godkjente sårbarhetsvurderingen og sikringsplanen. Det vil si at Kystverket har sjekket at de sikringstiltak som er beskrevet i planverket faktisk er gjennomført i havnen. Kystverket vil da utstede et godkjennelsesbevis (Statement of Compliance) for havnen. Havnen blir da meldt inn til ESA.

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 havnen har krav på å få en begrunnelse for vedtaket og videre rett til å klage på vedtaket.

§ 10. Gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner

(1) Sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner skal gjennomgås og oppdateres når det er relevant, minst hvert 5. år. Dette kan gjøres av Kystverket, havnesikringsmyndigheten eller en godkjent sikringsvirksomhet.

(2) Endringer i sårbarhetsvurderingen skal godkjennes av Kystverket. Det skal utarbeides ny sårbarhetsvurdering ved endringer i grunnlaget for denne.

(3) 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 – gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner

Sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner skal alltid gjennomgås og oppdateres når det er relevant, og minimum hvert 5. år.¹⁹

Når det er relevant

Kravet til å gjennomgå og oppdatere planverket (sårbarhetsvurderingen og sikringsplanen) "når det er relevant", innebærer at når det skjer endringer i havnen som medfører at planverket ikke tar utgangspunkt i og beskriver de faktiske forholdene i havnen, skal også planverket gjennomgås og eventuelt oppdateres i tråd med de aktuelle endringene. Dette skal sikre at planverket til enhver tid er basert på den reelle situasjonen og de faktiske forholdene i havna.

Hvis det for eksempel kommer nye havneanlegg i havna, vil det være nødvendig å gjøre en ny vurdering av sårbarheten. Dersom det skjer endringer i operasjonsmønsteret i et havneanlegg i havna, eller at omgivelsene og aktivitetene i området rundt eller i havna forandrer seg, vil det være relevant å gjennomgå og vurdere behov for oppdatering av sårbarhetsvurderingen og eventuelt også sikringsplanen. Likeledes vil det være relevant å oppdatere sikringsplanen ved endring av sikringsleder, eller dersom et adgangsbegrenset område i havna for eksempel utvides eller flyttes.

Minimum hvert 5. år

Dersom det i løpet av en femårs-periode ikke på noe tidspunkt har vært relevant å gjennomgå og oppdatere planverket, skal dette gjennomføres i løpet av det femte året for havnas godkjenning.

Det er forskjell på å gjennomgå og å oppdatere planverket;

Gjennomgang av planverket

Å gjennomgå sårbarhetsvurderingen innebærer kun en kartlegging eller vurdering av om de forholdene som lå til grunn ved utarbeidelsen av sårbarhetsvurderingen, og som således dannet utgangspunkt for vurderingen, er de samme, eller om det foreligger endringer. Har for eksempel aktivitetene i havna endret seg, er havnas grenser de samme, har noen av havneanleggene endret operasjonsmønster, fått større aktivitet el, har det kommet til ny aktivitet i umiddelbar nærhet til havna osv.

¹⁹ Jf. direktiv 2005/65 artikkel10.1.

Å gjennomgå sikringsplanen innebærer på samme måte en kartlegging av om de forhold som planen beskriver gjenspeiler den reelle sikringssituasjonen i havnen. Beskriver for eksempel sikringsplanen den reelle sikringsorganisasjonen og dens fordeling av oppgaver og ansvar, er eventuelle adgangsbegrensede områder definert og lokalisert korrekt osv. En gjennomgang av planverket medfører således ikke i seg selv å gjøre endringer, men kun en vurdering av om det er behov for å gjøre endringer.

Oppdatering av planverket

Å oppdatere sårbarhetsvurderingen og sikringsplanen vil derimot innebære og gjøre konkrete endringer i sårbarhetsvurderingen eller sikringsplanen. Ofte vil slike oppdateringer være basert på en forutgående gjennomgang av sårbarhetsvurderingen eller sikringsplanen.

Hvem som kan gjennomgå og oppdatere planverket

Gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner kan gjøres enten av Kystverket, havnesikringsmyndigheten eller en godkjent sikringsvirksomhet. I praksis vil det oftest være enten havnesikringsmyndigheten eller en godkjent sikringsvirksomhet som gjør dette.

En godkjent sikringsvirksomhet kan gjennomgå og oppdatere både sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner fullt ut. Dette følger av at godkjente sikringsvirksomheter har myndighet til å gjennomføre både sårbarhetsvurderinger og å utarbeide sikringsplaner for havner, jf. § 8 (2) og § 9 (2). Det gjelder imidlertid en begrensning, idet godkjente sikringsvirksomheter ikke kan gjennomgå og oppdatere sårbarhetsvurdering og sikringsplan for den samme havnen, jf. § 4 (2). Dersom havnen skal benytte godkjente sikringsvirksomheter til gjennomgang og oppdatering av både sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan, må havnen benytte to ulike godkjente sikringsvirksomheter.

En havnesikringsmyndighet (eventuelt ved sin sikringsleder), kan både gjennomgå og oppdatere sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan. Det gjelder imidlertid noen begrensninger i forhold til hvilke oppdateringer havnesikringsmyndigheten kan gjøre i sårbarhetsvurderingen. Dette følger av at havnesikringsmyndigheten som sådan ikke har myndighet til å gjennomføre en sårbarhetsvurdering, jf. § 8 (2).

Utgangspunktet er at havnesikringsmyndigheten (eller sikringsleder) kun kan gjøre mindre kosmetiske endringer i sårbarhetsvurderingen. De kan ikke endre selve vurderingen av havnens sårbarhet. Det vil si at hvis for eksempel et av firmaene som holder til i havna skifter navn, men fortsetter med samme aktivitet eller hvis et firma får ny eier, så kan havnen selv endre dette i sårbarhetsvurderingen. Alle andre oppdateringer eller endringer i en sårbarhetsvurdering må gjøres av en godkjent sikringsvirksomhet eller Kystverket. Når det gjelder sikringsplanen kan imidlertid havnen både gjennomgå og oppdatere denne fullt ut.

2. ledd – endringer skal godkjennes av Kystverket

Alle endringer i sårbarhetsvurderingen skal godkjennes av Kystverket. Dette gjelder uavhengig av om det er havnesikringsmyndigheten eller en godkjent sikringsvirksomhet som har gjort endringen. Det er Kystverkets regionkontorer som godkjenner endringene.

Hvis det skjer slike endringer i havnen at grunnlaget for sårbarhetsvurderingen endres, skal det utarbeides ny sårbarhetsvurdering. Endringer i grunnlaget for sårbarhetsvurderingen innebærer blant annet endringer i havnens fysiske struktur for eksempel ved etablering av et nytt havneanlegg, at grensene for havnen endres, at havnen anvendes til andre formål enn det som er angitt i sårbarhetsvurderingen, endringer i havneanlegg som får betydning for havnen, endringer i operasjonsmønsteret eller endret trusselbilde. I slike tilfeller skal ny sårbarhetsvurdering gjennomføres av en godkjent sikringsvirksomhet eller av Kystverket, jf. § 8 (i praksis vil det normalt være en godkjent sikringsvirksomhet).

3. ledd – Endringer som skal godkjennes før de kan iverksettes

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

Endringer som skyldes endringer i sårbarhetsvurderingen

Sårbarhetsvurderingen skal alltid revideres når det skjer større endringer i havnen, jf. ovenfor. Når det skjer slike endringer i havnen som gjør at sårbarhetsvurderingen endres, medfører dette også at sikringsplanen må endres. Slike endringer skal da godkjennes av Kystverket før de kan iverksettes.

Endringer som påvirker omfanget av sikringstiltakene i havnen

Med endringer som påvirker omfanget av sikringstiltakene i havnen menes endringer som har en viss betydning for den reelle sikringen i havnen. Dersom havnen 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. Eksempel på dette kan være endring av adgangskontroll eller fysisk avgrensning av adgangsbegrensede områder i havnen, eller endring i sikringsplanens prosedyrer for driller og øvelser. Slike endringer vil påvirke sikringen i havnen, og det må gjøres en ny vurdering av sårbarheten for havna. Slike endringer skal derfor godkjennes av Kystverket før de kan iverksettes.

Det må her avgrenses mot små endringer som i praksis ikke har betydning for den reelle sikringen i havnen. Dette kan være at havnen får ny sikringsleder, eller at det skjer andre mindre personellendringer i sikringsorganisasjonen. Dette er endringer som vil ha liten betydning for den reelle sikringen av havnen.

Når det gjelder ny sikringsleder understrekes det for ordens skyld at Kystverket likevel skal godkjenne denne, jf. § 12 (3).

§ 11. Konfidensialitet

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

Generelt

Havnene skal sikre at uvedkommende ikke får tilgang til eller kunnskap om innholdet i sikringsplaner, sårbarhetsvurderinger eller annen sensitiv sikringsinformasjon. Bestemmelsen er tilsvarende som

forskrift om sikring av havneanlegg § 13, og de samme hensyn som ligger til grunn for denne, gjelder også for beskyttelse av sensitiv sikringsinformasjon i forskrift om sikring av havner.

I henhold til de to siste punktene i vedlegg 1 til forskriften, "krav til sårbarhetsvurdering av havner", skal det retts særlig oppmerksomhet mot tiltak for å beskytte fortrolige opplysninger og fastslå behovene for innsyn for alle som er direkte berørt.

Vedlegg 2 som gjelder "krav til sikringsplan for havner" inneholder krav til prosedyrer for hvordan sensitiv sikringsinformasjon skal behandles. Blant annet skal formidlingen være basert på behovet for innsyn, og planen skal om nødvendig også omfatte prosedyrer for formidling av opplysninger til offentligheten.

Det kan også foreligge dokumenter som inneholder sensitiv sikringsinformasjon som ikke er en del av planverket. Derfor skal også "annen sensitiv sikringsinformasjon" sikres mot uvedkommende. Med "sensitiv sikringsinformasjon" menes for eksempel tilsynsrapporter, enkeltvedtak og prosedyreverk som ikke er en del av havnens planverk. Dette er materiale som har en nær tilhørighet til planverket, og som også kan være sensitiv sikringsinformasjon, og som derfor er skjermingsverdig.

Spredning og tilgang

Bestemmelsen om konfidensialitet innebærer 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 "urvedkommende". Tilgang skal bare gis til ansatte som har et saklig behov for denne informasjonen i forbindelse med sitt arbeid. I tillegg kan det være et begrunnet behov for å gi sensitiv sikringsinformasjon til eksterne konsulenter eller andre eksterne parter.

PSO vurderer hvem som har et nødvendig tjenestelig behov for tilgang, og må i den forbindelse gjøre en kritisk vurdering av hva det er behov for å gi tilgang til. For eksempel vil enkelte i havnesikringsmyndighetens sikringsorganisasjon ha dette behovet. Alle havneanleggene som omfattes av PSAen og PSPen har ikke behov for å få tilgang til hele planverket, og skal derfor ikke gis tilgang til dette. Det enkelte havneanlegg vil imidlertid ha behov for kunnskap om de delene av sårbarhetsvurderingen og sikringsplanen som omhandler dette havneanlegget, og bør kanskje derfor gis tilgang til disse delene. Det er ikke meningen at alle havneanlegg innenfor en havn skal ha innsyn i de delene av sårbarhetsvurderingen som omhandler de andre havneanleggene innenfor havnen.

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 skal 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.²⁰

For å oppbevare dokumentene elektronisk må det være iverksatt informasjonssikkerhetstiltak. Dette innebærer blant annet at elektroniske versjoner skal beskyttes mot uønsket lesing. Havnen 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 havnen som har en rolle i en reell sikringshendelse. Informasjonen må hemmeligholdes på en slik måte at personell med en slik rolle til enhver tid har den nødvendige tilgang.

Sikkerhetsloven

Sikkerhetsloven²¹ 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.

§ 12. Sikringsleder for en havn

(1) Havnesikringsmyndigheten utpeker en sikringsleder for hver havn. Havnens sikringsleder skal fungere som kontaktpunkt i spørsmål om havnesikring. Havnesikringsmyndigheten kan la havnens sikringsleder ivareta oppgaver som tilligger havnesikringsmyndigheten.

(2) Havnens sikringsleder skal samarbeide tett med havneanleggets sikringsleder (PFSO).

(3) Sikringsleder skal godkjennes av Kystverket. For å bli godkjent kreves det nødvendig kompetanse for å ivareta oppgaver og ansvar etter havnens sikringsplan, og gjennomført og bestått godkjent kurs i henhold til forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg § 15.

1. ledd – Utpeking av sikringsleder

Alle havner som omfattes av forskriften skal ha en sikringsleder for havnen. Det er havnesikringsmyndigheten som selv skal peke ut sikringslederen.

²⁰ Jf. lignende bestemmelse i beskyttelsesinstruksen § 9.

²¹ Lov av 20. mars 1998 nr. 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste.

Assisterende sikringsleder

Mange havner vil i tillegg til sikringsleder, utpeke en eller flere assisterende sikringsledere. Dette kan være nødvendig av hensyn til driften av havnen, men også for å ivareta en 24-timers tilgjengelighet. Det følger av forskriften vedlegg 2 at havnen har ansvar for rapportering av sikringshendelser, og at det i havnens sikringsplan skal være fastsatt klare krav i forhold til å rapportere alle sikringshendelser, med sikte på å oppnå hurtig reaksjon. Uten en 24-timers tilgjengelighet, vil ikke dette kravet kunne tilfredsstilles. Selv om det således i mange tilfeller vil være naturlig å utpeke assisterende sikringsleder(e), er dette imidlertid ikke et absolutt krav etter forskriften.

Felles sikringsleder

Dersom det er hensiktsmessig kan samme person utnevnes som sikringsleder for flere havner. Dette følger av det internasjonale regelverket²² som sier at hver havn skal, når det er mulig, ha en egen sikringsleder, men kan, dersom det er hensiktsmessig, ha en felles sikringsleder. Det er således ikke noe krav til sikringslederens fysiske nærhet til havnen i forskriften. Det som er viktig er imidlertid at de oppgavene som skal løses i henhold til forskriften bli ivaretatt på en hensiktsmessig måte, og at havnen har en organisasjon som gjør at dette er mulig. For eksempel vil en sikringsleder som ikke fysisk har sin arbeidsplass i en havn, kunne ha en organisasjon under seg som ivaretar de daglige oppgavene og driften på stedet. Det vil da være en konkret vurdering om en slik løsning ivaretar aktuelle oppgaver på en god nok måte. Havnen må kunne dokumentere at dette fungerer ved for eksempel gjennomføring av øvelser.

Sikringsleders oppgaver

Oppgavene til havnens sikringsleder skal være beskrevet i havnens sikringsplan. Generelt kan havnens sikringsleder bli satt til å ivareta de oppgaver som ligger til havnesikringsmyndigheten. Hvilke oppgaver en sikringsleder konkret skal ivareta vil imidlertid kunne variere for ulike havner, avhengig av blant annet størrelse og hvilken type havn det dreier seg om.

Uavhengig av type havn, vil en sentral oppgaver for sikringsleder være å ivareta samhandling og koordinering mot havneanleggene i havna. Dette kan innebære blant annet;

- Å være et kontaktpunkt for havneanleggene når det gjelder sikring av havna, for eksempel å sørge for at det foreligger gode rapporteringsrutiner mellom havna og havneanleggene, bidra til utveksling av sikringsrelatert informasjon og å bidra til erfaringsutveksling i arbeidet med sikring.
- Koordinering/gjennomføring av felles samlinger for havneanleggenes sikringsledere, blant annet for å diskutere felles utfordringer, men også her for å dele relevant informasjon og erfaringer
- Koordinering av felles øvelser
- Koordinerende rolle ved sikringshendelser

Andre aktuelle oppgaver som sikringsleder kan bli satt til å ivareta er;

- Gjennomgang og oppdatering av sårbarhetsvurdering, jf. kommentar til § 10 (1)
- Utarbeiding, gjennomføring og vedlikehold av sikringsplan
- Påse at tiltak i sikringsplanen blir fulgt opp

²² Jf. direktiv 2005/65 artikkel 9

- Bidra til å øke årvåkenhet og "security awareness" blant sikringspersonell i havna
- Påse at sikringspersonell får den nødvendige opplæring
- Rapportering av sikringshendelser til Kystverket og eventuelle andre aktuelle myndigheter
- Fungere som kontaktpunkt mot myndigheter og eventuelle andre eksterne aktører
- Koordinere gjennomføringen av sikringsplanen med relevante aktører (for eksempel opp mot annet kommunalt beredskapsplanverk)
- Vedlikehold av relevant sikringsutstyr (for eksempel drift og testing av teknisk sikringsutstyr)

Havnesikringsmyndigheten som har det formelle ansvaret

Det understrekes her at selv om det er havnens sikringsleder som i praksis følger opp og har ansvar for å gjennomføre disse sikringsrelaterte oppgavene i havna, er det ikke denne som har det formelle ansvaret for at pliktene i henhold til forskriften overholdes. Det er havnesikringsmyndigheten som har dette ansvaret, jf. forskriftens § 7. Kystverket vil derfor alltid forholde seg til havnesikringsmyndigheten ved brudd på regelverket, og ikke til havnens sikringsleder.

Sikringsleders myndighet

Det at havnens sikringsleder skal være et kontaktpunkt mot havneanleggenes sikringsledere innebærer ikke at han/hun er gitt noen generell instruksjons- eller påleggsmyndighet overfor disse. Havnens sikringsleder skal i utgangspunktet kun ha en koordinerende rolle.²³ Havnens sikringsleder kan imidlertid veilede havneanleggenes sikringsledere og komme med anbefalinger. I denne forbindelse kan det nevnes at forskrift om sikring av havneanlegg § 14 andre ledd sier at der et havneanlegg er en del av en havn, så skal havneanleggets sikringsleder samarbeide med havnens sikringsleder.

Dersom det er ønskelig at havnens sikringsleder i noen tilfeller skal ha mulighet til å fatte avgjørelser som er bindende for havneanleggene og deres sikringsledere, må dette avtales mellom havnen og de aktuelle havneanleggene. Dette bør da komme frem i havnens og havneanleggenes sikringsplan.

2. ledd – Plikt til å samarbeide

På samme måte som forskrift om sikring av havneanlegg § 14 andre ledd sier at havneanleggets sikringsleder skal samarbeide med havnens sikringsleder, plikter også havnens sikringsleder å samarbeide med havneanleggets sikringsleder. De har således en gjensidig plikt til å bistå hverandre og så langt det er mulig å bidra til at de kan oppfylle sine forpliktelser etter regelverket.

3. ledd – Godkjenning av sikringsleder

Selv om det er havnesikringsmyndigheten som selv peker ut sikringsleder, jf. ovenfor, skal Kystverket godkjenne denne²⁴. Dette skiller seg fra det som gjelder for sikringsleder for havneanlegg, der det ikke gjelder en slik godkjenningsordning (jf. forskrift om sikring av havneanlegg § 14).

Det er Kystverkets regionkontorer som godkjenner havnens sikringsleder. Godkjenningen vil bli gitt på bakgrunn av dokumentasjon gitt av havnen, og eventuelt ved tilsyn. Dersom sikringsleder godkjennes kun basert på dokumentasjon innsendt av havna, kan Kystverket i forbindelse med sine

²³ Se imidlertid s. 12 i de generelle retningslinjene for utarbeidelse av havnesikringsplan i henhold til EUs havnesikringsdirektiv 2005/65 når det gjelder kommunale havneanlegg.

²⁴ Jf. direktiv 2005/65 artikkel 9.

tilsyn, foreta en kontroll av om havnas sikringsleder faktisk innehar den kompetansen som er nødvendig for å ivareta aktuelle oppgaver.

Det understrekes at kompetansekravene gjelder for både sikringsledere og eventuelle assisterende sikringsledere.

Sikringsleders kompetanse

For å bli godkjent som sikringsleder for en havn, kreves det at sikringsleder har nødvendig kompetanse for å ivareta oppgaver og ansvar etter havnens sikringsplan, og gjennomført og bestått godkjent kurs i henhold til forskrift om sikring av havneanlegg.

Krav til gjennomført og bestått godkjent kurs

For det første stilles det som et minimum krav til at havnas sikringsleder skal ha gjennomført og bestått godkjent kurs i henhold til forskrift om sikring av havneanlegg § 15. Dette kravet vil kun gjelde for de som blir ansatt som sikringsleder etter at godkjenningsordningen i § 15 i nevnte forskrift er trådt i kraft, og ved fornyet godkjenning av havnen. Forskriften vil således ikke ha tilbakevirkende kraft.

Krav til nødvendig kompetanse

For det andre kreves det at sikringsleder har nødvendig kompetanse til å ivareta aktuelle oppgaver og ansvar etter havnens sikringsplan.²⁵ Dette kravet til nødvendig kompetanse er relativt. I mange tilfeller vil en sikringsleder for en havn kunne tilegne seg nødvendig kompetanse ved å gjennomføre et kurs for sikringsleder, jf. forskrift om sikring av havneanlegg § 15. Kravet til kompetanse omfatter imidlertid både personlige egenskaper og formell bakgrunn. Lederegenskaper vil for eksempel kunne være viktig for å kunne fungere som sikringsleder i en havn (og vil gjerne ha større betydning her enn for sikringsledere i havneanlegg). Behovene til sikringsleders kompetanse vil også kunne variere for ulike typer havner. For eksempel vil kravene til sikringsleder kunne være annerledes i en stor havn som omfatter mange havneanlegg med mye og ulik aktivitet, enn i en mindre havn med to små havneanlegg som har begrenset og ensartet aktivitet.

Havnen skal selv, på bakgrunn av sårbarhetsvurderingen, vurdere hvilken kompetanse sikringsleder må ha for å utøve sine sikringsrelaterte oppgaver. Basert på den kompetanse havnen vurderer som nødvendig for sin sikringsleder, skal det utarbeides en kompetanseplan som sikrer at sikringsleder får nødvendig opplæring og vedlikehold av sin kompetanse (for eksempel dersom sikringsleder får nye oppgaver, det er behov for oppdatering eller lignende). Slik kompetanseplan skal inngå i havnens sikringsplan, jf. forskriftens § 9 andre ledd og vedlegg 2.

²⁵ Generelt kan det her vises til ISPS-koden del B 18.1 som kan være et veiledende utgangspunkt.

Kapittel 4 – Utfyllende bestemmelser om innhold i havnens sikringsplan

Generelt

Det er havnens sårbarhetsvurdering som danner grunnlaget for havnens sikringsplan, og gjennomføringen av denne. Krav til innhold i havnens sårbarhetsvurdering og sikringsplan finnes i forskriftens vedlegg 1 og 2. Ved gjennomføring av enkelte av sikringstiltakene i sikringsplanen kreves det imidlertid en klar hjemmel i regelverket, for eksempel hjemmel for å vise folk vekk og å foreta gjennomlysning og visitasjon. Det er derfor tatt med en del utfyllende bestemmelser om innhold i havnens sikringsplan i kapittel 4. I tillegg inneholder kapittel 4 krav til opplæring og øvelser.

§ 13. Adgangsbegrensede områder

- (1) Det skal fremgå av sikringsplanen hvilke deler av havnen som er adgangsbegrenset og for hvilke sikringsnivå adgangsbegrensningen gjelder.
- (2) Det skal utarbeides et system som sikrer kontroll med hvilke personer og kjøretøy som gis adgang til adgangsbegrensede områder. Dette gjelder også for gods og skipsforsyninger som bringes inn på havnens adgangsbegrensede områder.
- (3) Adgangsbegrensede områder skal være klart definert og avtegnet på et oppdatert kart.
- (4) For personer som søker adgang eller oppholder seg på adgangsbegrenset område kan det gjennomføres kontroll av identitet.
- (5) Personer som motsetter seg adgangskontroll eller ikke kan bekrefte sin identitet skal bortvises.
- (6) Offentlige tjenestemenn skal gis uhindret adgang til adgangsbegrensede områder i den grad de har tjenestelig behov for det.

1.ledd – Adgangsbegrensede områder

Havnens sikringsplan skal beskrive krav til adgang og kontroll av personer, jf. forskriften vedlegg 2. Til forskjell fra forskrift om sikring av havneanlegg er det ikke et generelt krav til adgangskontroll ved selve havnen. De ISPS-godkjente havneanleggene har adgangskontroll og egne adgangsbegrensede områder. Det kan imidlertid være behov for å opprette adgangsbegrensede områder utover dette. Et adgangsbegrenset område etter denne forskriften vil være ethvert område i havnen som ikke er åpen for allmennheten. Dette vil for eksempel være områder der kun ansatte har adgang.

Havnen skal ha klart definerte grenser på samme måte som et havneanlegg. En havn kan bestå av ett eller flere delområder. Delområdene kan ha ulik risikoprofil og dette vil være bestemmende for hvilke sikringstiltak som iverksettes på de ulike sikringsnivå. På noen områder innføres det ikke adgangsbegrensninger før sikringsnivået heves til nivå 2 eller 3.

For videre veiledning, se generelle retningslinjer for utarbeidelse av havnesikringsplan punkt 8 bokstav b (s.7-9).

2. ledd - Adgangskontroll ved adgangsbegrensede områder

Det skal utarbeides et system som sikrer kontroll med hvilke personer og kjøretøy som gis adgang til adgangsbegrensede områder. Alle som oppholder seg på disse områdene 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 identifiserer personer og kjøretøy som oppholder seg på adgangsbegrensede områder uten gyldig adgang.

3. ledd – Avmerking i kart

Sikringsplanen skal inneholde kart over havnen, og adgangsbegrensede områder skal avmerkes i kartet. 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.

Områder med adgangsbegrensning skal være tydelig skiltet.²⁶ Skiltet skal informere om at en går inn på et område med adgangsbegrensning.

4. ledd – Identitetskontroll

Havnen har rett til å kreve fremvisning av gyldig identifikasjon for personer som søker adgang til og oppholder seg på havnens adgangsbegrensede områder.

5. ledd – Bortvisning

Femte ledd gir hjemmel for å nekte personer adgang til adgangsbegrensede områder dersom de motsetter seg adgangskontroll eller ikke kan bekrefte sin identitet.

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

6. ledd – Offentlige tjenestemenn

Offentlige tjenestemenn har i ulike sammenhenger tjenestelig behov for adgang til havnens adgangsbegrensede områder. Disse skal gis uhindret adgang, men skal kunne fremvise gyldig identifikasjon utstedt av arbeidsgiver. Dette kan for eksempel være representanter for myndigheter som utøver kontroll av havneanlegg eller skip, eksempelvis tollmyndighetene, mattilsynet, arbeidstilsynet, Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Uhindret adgang vil også gjelde eventuelle kjøretøy de har med seg og bruker i tjenesten.

Det presiseres at det skal tilrettelegges for at skipsmannskaper får adgang til og fra skipet dersom noen av de adgangsbegrensede områdene i havnen er til hinder for dette.

²⁶ Jf. forskriften vedlegg 2 (krav til sikringsplan for havner).

§ 14. Gjennomsøking av bagasje, gods mv.

(1) All bagasje, kjøretøy, gods og skipsforsyninger som er eller skal inn på adgangsbegrenset område, kan gjennomsøkes. Med gjennomsøking menes manuelt, elektronisk eller på annet vis å avdekke det faktiske innhold av det som kontrolleres.

(2) Bagasje, kjøretøy, gods eller skipsforsyning som nektes gjennomsøkt kan avvises

1. ledd – Frekvens for gjennomsøking

Havnens sikringsplan skal blant annet inneholde krav til kontroll av legitimasjon, bagasje og last, jf. forskriftens vedlegg 2. Slike kontrolltiltak kan innebære gjennomsøking av bagasje, kjøretøy, gods og skipsforsyninger som er eller skal inn på adgangsbegrenset område.

Det vil være opp til sårbarhetsvurderingen å avgjøre om gjennomsøking skal gjennomføres og hvor stor frekvensen for gjennomsøking eventuelt skal være. Dersom gjennomsøking skal gjennomføres ved stikkprøvekontroll, skal det fastsettes en frekvens for dette i sikringsplanen. Det kan også fremgå av sikringsplanen at gjennomsøking kun skal gjennomføres ved særlig mistanke. Det vil videre kunne være ulike frekvenser på for eksempel gjennomsøking av kjøretøyer og uledsaget bagasje, og frekvensen vil kunne variere fra havn til havn og etter type adgangsbegrenset område. Frekvens for gjennomsøking kan også være aktuelt kun på sikringsnivå 2 eller 3.

Hva skal man lete etter?

Gjennomsøkingen har som formål å avdekke og hindre at gjenstander mv. som kan skade havnen, havneanlegg i havnen eller skip som anløper disse føres inn på adgangsbegrenset område i havnen. 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 på det enkelte adgangsbegrensede område må i utgangspunktet baseres på sårbarhetsvurderingen, og spesifiseres i sikringsplanen. Hva som er ulovlig å bringe inn på det adgangsbegrensede området vil variere etter hvilket formål det adgangsbegrensede området har og etter type havn. Det vil for eksempel være ulike behov på en passasjerterminal og en godsterminal.

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

Offentlige tjenestemenn

I henhold til § 13 6.ledd skal offentlige tjenestemenn gis uhindret adgang til adgangsbegrensede områder i den grad de har tjenestelig behov for det. Det er imidlertid ikke noe unntak for gjennomsøking og visitasjon, noe som innebærer at også offentlige tjenestemenn vil kunne bli gjenstand for gjennomsøking og visitasjon.

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

2. ledd – Avvisning

2. ledd gir havnen en rett til å avvise bagasje, gods mv. dersom gjennomføring nektes.

Havnepersonellet har kun en *rett* til å avvise, men ikke noen *plikt* til å avvise bagasje, gods mv. Dette fordi det kan finnes andre reaksjoner enn avvisning. Det kan for eksempel være at det foreligger en avtale om at et skip tar ansvar for gods og skipsforsyninger som skal om bord, og at dette godset dermed ikke trenger å avvises fra å oppbevares på adgangsbegrenset område.

Havnen 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. Dersom det avdekkes en gjenstand som en antar burde beslaglegges i henhold til straffeprosessloven, skal politiet straks tilkalles.

§ 15. Visitasjon av personer

(1) Alle personer som skal inn på adgangsbegrenset område, 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 havnen, 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 vaktsselskap, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om vaktvirksomhet, eller av politiets tjenestemenn.

(5) Personer som motsetter seg visitasjon skal nektes adgang til det adgangsbegrensede området.

1. ledd – Generelt om visitasjon

Havnens sikringsplan skal beskrive krav til adgang og kontroll av personer, jf. vedlegg 2. Det er ikke noe generelt krav til adgangskontroll ved adgang til havnen, men kun på havnens adgangsbegrensede områder. Visitasjon kan inngå som et tiltak for å sikre kontroll med adgangen til havnen adgangsbegrensede områder og at det ikke bringes inn ulovlige eller skadelige gjenstander på disse områdene. Visitasjon i henhold til denne forskriften baseres i utgangspunktet på frivillighet, og personer som nekter å la seg visitere må regne med å bli nektet adgang til de adgangsbegrensede områdene.

Visitasjoner skal gjennomføres på en verdig og respektfull måte. Det skal fremgå av sårbarhetsvurderingen i hvilken utstrekning det er behov for dette tiltaket. Visitasjon kan for

eksempel, som et minimum, bare gjøres ved mistanke. Dersom visitasjon skal foretas som stikkprøvekontroll skal det fastsettes en frekvens i sikringsplan som skal godkjennes av Kystverket.

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 (håndsøk) 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.

Den som gjennomfører visitasjon skal alltid ha nødvendig og tilstrekkelig opplæring for å utføre denne oppgaven, 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 havnens 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 havnens sikringsplan før de kan tas med inn på det adgangsbegrensede området.

Hvilke gjenstander eller stoffer som nektes innført i havnens adgangsbegrensede områder må i utgangspunktet baseres på den enkelte sårbarhetsvurdering, og spesifiseres i sikringsplanen. Dette kan variere ut i fra hvilket adgangsbegrenset område det gjelder. Formålet vil være å hindre at gjenstander mv. som kan skade havnen, havneanlegg eller skip som anløper disse føres inn på havnens adgangsbegrensede områder.

3.ledd – Rettigheter ved visitasjon

Visitasjon er et inngripende tiltak, og innebærer en krenkelse av personens psykiske og kroppslige integritet. Tredje ledd presiserer derfor at visitasjon skal 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. Selv om "særskilt opplærte" er et generelt krav, innebærer det at man må ha et minimum av opplæring på hva visitasjon er og hva man konkret kan foreta seg ved en visitasjon. Sikringsplanen må beskrive hvilken opplæring som skal gis til de som skal kunne gjennomføre visitasjon, dersom visitasjon skal gjennomføres av andre en godkjente vaktsselskap eller polititjenestemenn.

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 egenvakthold²⁷ for å gjennomføre visitasjoner ved cruise- og passasjerterminaler.²⁸

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 det adgangsbegrensede området dersom de motsetter seg visitasjon. Det presiseres at personer som motsetter seg visitasjon *skal* avvises.

Generelt:

I henhold til § 13 6.ledd skal offentlige tjenestemenn gis uhindret adgang til adgangsbegrensede områder i den grad de har tjenestelig behov for det. Det er imidlertid ikke noe unntak for gjennom søking og visitasjon, noe som innebærer at også offentlige tjenestemenn vil kunne bli gjenstand for gjennom søking og visitasjon.

Det bør imidlertid ikke gjennomføres gjennom søking og visitasjon på offentlige tjenestemenn og kjøretøy de bruker i tjenesten på sikringsnivå 1. På sikringsnivå 2 og 3 kan det gjennomføres gjennom søking og visitasjon på enkelte offentlige tjenestemenn, men Politiets og Tollvesenets tjenestemenn skal alltid unntas. Det samme gjelder ved utrykning.

§ 16. Opplæring av sikringspersonell

Det skal utarbeides et system som sikrer relevant og tilstrekkelig kompetanse for personell med ansvar og oppgaver innen sikring av havnen.

²⁷ Vaktvirksomhetsloven gjelder både for vaktsselskap og ved egenvakthold, jf. denne loven § 2 andre ledd.

²⁸ Jf. Vaktvirksomhetsforskriftens § 1 2. ledd, 2. setning.

Generelt

ISPS-koden stiller spesifikke krav til opplæring av både havneanleggets sikringsleder og til annet personell med oppgaver knyttet til sikring av havneanlegget²⁹. Direktiv 2005/65 har ikke tilsvarende bestemmelser som stiller slike krav til opplæring av verken havnens sikringsansvarlige eller annet personell med sikringsrelaterte oppgaver. Det følger imidlertid av direktivets vedlegg II, jf. også forskriftens § 9 andre ledd og vedlegg 2 til forskriften, at havnesikringsplanen skal inneholde "krav til opplæring og øvelser".

§ 16 fastsetter derfor at det skal utarbeides et system som sikrer relevant og tilstrekkelig kompetanse for personell med ansvar og oppgaver innen sikring av havnen. Denne bestemmelsen gjelder for annet sikringspersonell enn sikringsleder. For sikringsleder gjelder § 12.

Relevant og tilstrekkelig kompetanse

Det stilles ikke spesifikke krav til hvilken opplæring sikringspersonell i havnen skal ha. Det er således ikke krav til at sikringspersonell for eksempel skal gjennomføre kurs slik som sikringsleder. Det stilles kun krav til at opplæringen skal sikre *relevant og tilstrekkelig kompetanse*.

Dette innebærer at det er havnen som ut fra dens eget behov må vurdere hvilken kompetanse som er tilstrekkelig og relevant for deres sikringspersonell. Dette kan variere ut fra hvilken type havn det er, havnens størrelse, hvilke typer oppgaver og ansvar den enkelte skal ha osv. Her vil de mer spesifikke kravene som stilles i ISPS-koden del A 18.2 og del B 18.2 være veiledende. Det kan også vises til IMO modell-kurs 3.24 om "security awareness training for port facility personnel with designated security duties", som også kan være veiledende i denne sammenheng. Dette kurset kan bestilles på IMOs nettsider.

På bakgrunn av havnens behov, må så havnen utarbeide et opplæringsprogram som beskriver hva opplæringen skal inneholde og hvordan kompetansen til sikringspersonell skal vedlikeholdes. Opplæringsprogrammet, eller de kravene som havnen setter til opplæring av sitt sikringspersonell, skal inngå i havnens sikringsplan.

Flere godkjente sikringsvirksomheter tilbyr generelle kurs for sikringspersonell. Det er som nevnt over ikke noe krav til at sikringspersonell skal gjennomføre slike kurs. Dersom sikringspersonell likevel gjennomfører kurs, må havna uansett vurdere om dette sikrer relevant og tilstrekkelig kompetanse ut fra de ulike oppgaver sikringspersonell er satt til å gjøre. Hvis ikke må havna sikre at disse får ytterligere nødvendig opplæring.

§ 17. Øvelser

- (1) Det skal avholdes øvelse hvert kalenderår, med høyst 18 måneders mellomrom.
- (2) Øvelsen skal teste godkjent sikringsplan, og særlig kommunikasjon, koordinering, ressurstilgjengelighet og responstid.

1. ledd - Øvelsesfrekvens

²⁹ Jf. ISPS-koden del A 18.1 og 18.2 og ISPS-koden del B 18.1 og 18.2.

Øvelser er en sentral del av arbeidet med sikring av havner. Kravet til øvelser i denne forskriften samsvarer med kravet i ISPS-koden, og skal avholdes hvert kalenderår med maks 18 måneders mellomrom. Havnens sikringsleder (PSO) er ansvarlig for at øvelser gjennomføres og dokumenteres i tilstrekkelig grad.

2. ledd - Øvelsenes omfang

Øvelser skal gjennomføres for å teste godkjent sikringsplan og ha særlig fokus på kommunikasjon, koordinering, ressurstilgjengelighet og responstid. Øvelser kan avholdes som fullskalaøvelse, skrivebordsøvelse eller som en kombinasjon av disse. Øvelsesform skal varieres og i løpet av en godkjenningssperiode skal det avholdes minimum en fullskalaøvelse. Det skal øves på ulike maritime sikringsnivå og på endring av disse. Øvelser kan samordnes med andre beredskapsøvelser som holdes i havnen, men skal da inneholde scenarioer som er relevante innen havnesikring.

Det vil være naturlig at øvelser i havnen samordnes med tilsvarende krav til øvelser for havneanlegg som inngår i havnen, men kan også samordnes med andre havneanlegg og skip. For større øvelser vil det også være naturlig å invitere aktuelle myndigheter til å delta.

Øvelser skal planlegges i god tid. Dette er særlig viktig for å kunne koordinere øvelser sammen med havneanlegg, men også for at øvelsene skal kunne inngå i myndighetenes øvelsesplaner.

Det er utarbeidet en egen håndbok for drill og øvelser ” *European handbook of maritime security exercises and drills*”. Håndboken er et konkret hjelpemiddel for havner og havneanlegg til å planlegge, organisere og gjennomføre øvelser og driller innen havnesikring. Håndboken er tilgjengelig på Kystverkets nettsider for havnesikring.

Kapittel 5 – Avsluttende bestemmelser

§ 18. 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 havner som omfattes av denne forskrift.

1. ledd - Tilsynsmyndighet

Kravet til tilsyn fremgår av EU-direktivets artikkel 13. Her står det at "Medlemsstatene skal utarbeide et system for tilstrekkelig og regelmessig overvåking av havnenes sikkerhetsplaner og gjennomføringen av disse". 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 havner. De rettslige forpliktelsene for en havn 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 sikringsvirksomheter (RSO) (§ 4) fremgår av forskriften, vilkår satt i Kystverkets godkjenning samt pålegg gitt i forbindelse med tilsyn.

I de tilfeller det er praktisk mulig skal tilsyn etter forskriftene om sikring av havneanlegg og havn samordnes.

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 havnens samlede sikringsystem, både som en funksjonskontroll av sikringstiltak, intervju av nøkkelpersoner og dokumentasjonskontroll. Andre ganger kan tilsynet ha mindre omfang og ha fokus på enkelte sentrale områder i sikringsystemet. Revisjoner og verifikasjoner varsles alltid av Kystverket og innkallingen oppgir mål, omfang og kriterier for tilsynet.

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

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

2. ledd - 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.

3. ledd - Tilsynspersonell i følge med Kystverket

Kystverkets tilsynspersonell skal ha uhindret adgang til havner som omfattes av forskriften. Havnen skal samarbeide og legge forholdene til rette for at tilsynet kan gjennomføres på en korrekt og effektiv måte. Det skal gis tilgang til dokumentasjonsgrunnlag som etterspørs og det skal tilrettelegges for gjennomføring av 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)³⁰. ESA skal sikre at Norge overholder sine forpliktelser etter EØS-avtalen. Innen havnesikring omfatter dette forpliktelser etter 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.

Det kan også være tilfeller der Kystverket utfører 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 havner og havneanlegg. Dette regnes ikke som regulære tilsyn, men en forutsetter at det gis tilgang til havnen på samme måte som ved tilsyn.

Se veiledning til forskrift om sikring av havneanlegg for informasjon om gjennomføringen av Kystverkets tilsyn innen havnesikring.

³⁰ <http://www.eftasurv.int/>

§ 19. Administrative sanksjoner

Ved vesentlige eller gjentatte brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av den, kan Kystverket trekke tilbake godkjenningen av havnen henhold til denne forskrift.

Myndighet til å trekke tilbake godkjenning

Ved brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften, har Kystverket mulighet til å trekke tilbake godkjenningen av havnen.

Det er Kystverkets regionkontorer som har denne myndigheten.

For å kunne trekke tilbake havnens godkjenning kreves det at havnen foretar vesentlige eller gjentatte brudd på forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften.

Vesentlig brudd

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

Det vil for eksempel være et vesentlig brudd dersom havneområdet utvides mye, eller havnen begynner med nye aktiviteter, uten at sårbarheten vurderes på nytt, eventuelt at det utarbeides nytt planverk.

Gjentatte brudd

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

Det at et adgangsbegrenset område i havna ikke er tilstrekkelig skiltet, eller at havnen ikke har gjennomført de driller og øvelser som de skal i henhold til sitt planverk, vil kanskje ikke hver for seg medføre at havnens godkjenning kan trekkes tilbake. Flere slike brudd til sammen kan imidlertid gjøre at de i fellesskap medfører at den totale sikringen i havnen kompromitteres. Og i så tilfelle kan havnen risikere tilbaketrekking av godkjenningen.

Melding til ESA/EU

Når en havn blir godkjent av Kystverket, vil dette bli meldt til ESA/EU, som har oversikt over alle godkjente havner. Dersom en havn får trukket tilbake sin godkjenning, vil Kystverket gi melding om dette til ESA/EU, og havnen vil da bli strøket fra listen over godkjente havner. Dersom havnen igjen vil bli godkjent, må den på nytt søke om dette på vanlig måte til Kystverket.

Forholdet til forvaltningsloven

En tilbaketrekking av en godkjenning er et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Forvaltningslovens regler om saksbehandling av vedtak kommer derfor til anvendelse. Dette

innebærer blant annet at havnen 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.

§ 20. 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 særskilte 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.

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.

§ 21. 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. For vedtak som er fattet av Kystverkets hovedkontor, er det Fiskeri- og kystdepartementet som er klageinstans.

§ 22. 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 havnen. 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.³¹ 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.³² Straff er derfor ofte ikke nødvendig som sanksjonsmulighet.

Straffebestemmelsen i forskriften

Straffebestemmelsen i 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

³¹ Jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s. 193.

³² Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s.143.

overtredelse av konkrete krav som stilles i medhold av forskrift etter annet ledd vil måtte vektlegges.³³

³³ Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s.193.



KYSTVERKET

Tlf: 07847

Postboks 1502
6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no