



Veiledning om strandhugg

Det er økende cruisetrafikk i norske farvann, og særlig ekspedisjonscruise til mer avsidesliggende destinasjoner har blitt en trend de siste årene. I den sammenhengen har det oppstått en del spørsmål fra cruisenæringen om muligheten for å gå i land på steder uten havneanlegg med ISPS-godkjenning. Det er derfor behov for å gjøre noen presiseringer rundt muligheten for å gjøre såkalte strandhugg etter havnesikringsregelverket. Målgruppen for denne veiledningen er primært skip og rederi.

Regelverket

Forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg setter krav til sikring av havneanlegg som tar imot passasjerskip i internasjonal fart. Regelverket gjelder også for havneanlegg som mottar tenderbåter fra skip. Utgangspunktet er derfor at cruiseskip skal anløpe havneanlegg som er godkjent av Kystverket for slike anløp. Det vil altså si at det må være godkjent spesifikt for å kunne motta passasjerskip.

Dersom et skip ønsker å anløpe et havneanlegg som ikke er godkjent, er alternativet at havneanlegget søker Kystverket om godkjenning. Dette innebærer å få utarbeidet en sikringsrisikoanalyse og en sikringsplan. Det ligger for øvrig mer informasjon om godkjenningsprosessen på [Kystverkets nettsider](#)

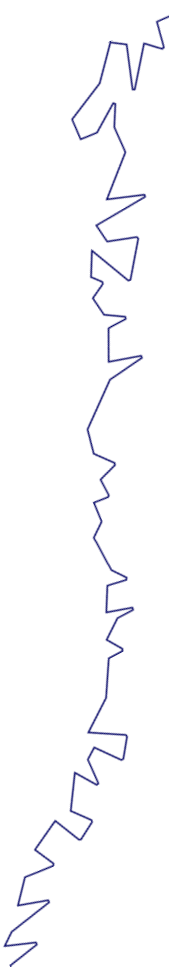
Formålet med regelverket er å beskytte skip i internasjonal fart mot tilsiktede uønskede handlinger gjennom å iverksette sikringstiltak både på skipet og i havneanlegg som skipet anløper.

I avsidesliggende områder er det ofte begrenset eller ingen infrastruktur, kaier, brygger, bygninger osv. Anløp til slike steder blir definert som strandhugg hvor ilandsetting av passasjerer blir gjort med tenderbåt eller lignende. Spørsmålet er om strandhugg på disse stedene kan gjennomføres uten å være i konflikt med forskrift om sikring av havneanlegg.

Et «havneanlegg» er definert i forskrift om sikring av havneanlegg § 3:

- a) *Havneanlegg: Det området hvor det forekommer kontakt mellom skip og havn. Dette omfatter områder som ankerplasser, venteplasser og ankomst fra sjøsiden, når det er relevant.*
- 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.*

Hva som defineres som kontakt mellom skip og havn vil i utgangspunktet være et tolkningsspørsmål i det enkelte tilfelle. Det må foregå en «samhandling» mellom skipet og havneanlegget. Det betyr at det må foregå en koordinering og gjennomføring av en eller flere aktiviteter i en prosess der både skipet og landsiden har et ansvar for prosessen.



I tilfeller der et skip setter i land passasjerer på avsidesliggende steder, må man se på hvilken samhandling som foregår mellom skipet og landsiden sett opp mot formålet til regelverket.

Vurderingskriterier

Hva defineres som samhandling mellom skipet og landsiden?

- Tilrettelegging av anløpet fra aktører eller eier på landsiden vil defineres som «samhandling». Eksempel er leie av kaiplass, avtale om busstransport videre, avtale om guiding eller andre tjenester.
- En avklaring om muligheten for å sette passasjerer i land, for eksempel ved en tillatelse fra grunneier eller kommune, vil i seg selv ikke defineres som samhandling. Dersom det i tillegg ytes en tjeneste for tilrettelegging av anløpet vil dette imidlertid tale for at det foreligger en samhandling.

I tillegg er det en forutsetning at ilandsettingen av passasjerer skjer på et avsidesliggende sted. Det betyr at det er begrenset eller ingen infrastruktur eller aktiviteter i området det skal gjøres strandhugg. Dette er begrunnet ut i formålet med regelverket som er at det skal iverksettes sikringstiltak for å forebygge og hindre sikringshendelser som kan skade havner, havneanlegg eller skip som anløper disse.

Hvilke sikringstiltak som vil være aktuelle, skal vurderes i en sikringsrisikoanalyse. Her skal blant annet sårbarhet for infrastruktur og eiendeler som er viktig å beskytte identifiseres, for deretter å fastsette de riktige sikringstiltak. Med infrastruktur menes i denne sammenheng blant annet kaier, brygger, veier, strøm- og vannforsyning og data- og telenettverk. Dersom det eksempelvis er en kai eller bilvei på stedet, vil området ikke anses som avsidesliggende.

I tillegg må man se på om det er aktivitet i nærområdet, både på land og i sjøområdet. Dersom det er aktivitet i sjøområdet eller på landsiden som involverer personer, vil dette innebære at stedet ikke anses som et avsidesliggende sted. Det vil det heller ikke være dersom det er bebyggelse eller industri i området. Unntak kan eksempelvis være ei jakthytte eller lignende på stedet. Det skal imidlertid lite til før stedet ikke anses som avsidesliggende.

Det er også en forutsetning at det ikke er mulig å legge til ved et ISPS-godkjent havneanlegg i nærheten. Dette vil være en direkte omgåelse av regelverket.

Typiske eksempler på steder det kan gjøres strandhugg, som faller utenfor regelverket, er på avsidesliggende steder på Svalbard, men det kan også være noen slike steder på fastlandet. I grensetilfeller er det opp til Kystverket å vurdere om anløpsstedet er å regne som et "havneanlegg" og må ha ISPS-godkjenning. Dersom et anløpssted ikke regnes som et "havneanlegg" etter forskrift om sikring av havneanlegg, kan anløpet foregå der uten sikring etter denne forskriften. I disse tilfellene er det skipets eget ansvar å ivareta sikkerheten.

Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at dette kun er en vurdering av om ISPS-regelverket gjelder. Andre regelverk kan sette begrensninger for anløpet.