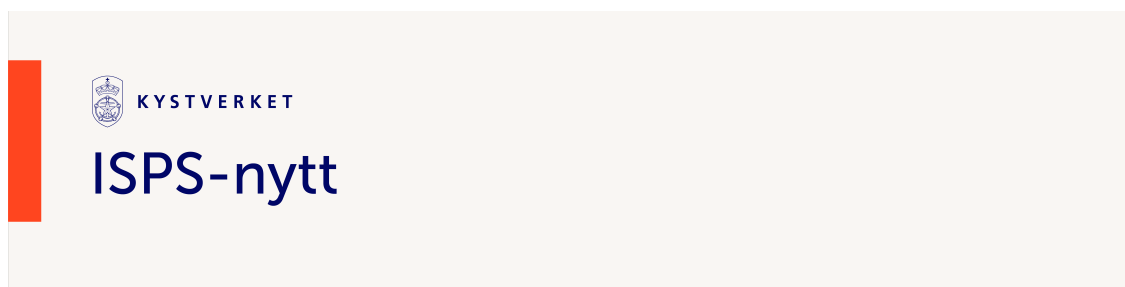


[Vis på internett](#)

ISPS-nytt har i en årrekke blitt sendt ut til alle sikringsledere. Alle kan enkelt melde seg av og på, eller laste ned nyhetsbrevet på [våre nettsider](#). Her finner du også tidligere nyhetsbrev.

Send oss gjerne en tilbakemelding til maritim-sikring@kystverket.no hvis du har tips eller ønsker om innhold i fremtidige nyhetsbrev.

Engasjement og eierskap

Nå som 3. kvartal akkurat er slutt, er det på høy tid å reflektere over status. Som vi tidligere har rapportert i våre kvartalsvise oppdateringer, har sikring av havneanlegg og maritim infrastruktur hatt et økt fokus, spesielt med tanke på nasjonale trusselvurderinger og de stadig skiftende risikobildene som omgir oss.

De siste to årene har vår avdeling opplevd en økende relevans og fått en utvidet rolle i ulike sammenhenger. Vi blir nå ofte invitert til å bidra med vår ekspertise i forskjellige tjenesteområder. Et konkret eksempel er vårt ansvar for å lede utredningen av samfunnssikkerhetsaspektet i forslaget til nasjonal transportplan for perioden 2025-2036, som vi påtok oss i fjor.

Vi står nå på terskelen til å etablere en ny digital portal for sikringsrisikoanalyser og sikringsplaner. Vi forventer at dette arbeidet på sikt vil representere en revolusjon for havneanlegg, tilsvarende den endringen samfunnet opplevde med å gå fra den analoge selvangivelsen til den digitale skattemeldingen. Konseptet bak prosjektet er at havneanleggene, gjennom en sikker pålogging, kan tildele RSO en aktiv rolle i å kontrollere og oppdatere relevante opplysninger. Dette kan gjøres i sanntid, ved årlig revisjon eller ved endringer i forholdet mellom verdier, trusler og sårbarheter. Et eksempel på dette er slik enkelte havneanlegg opplevde høsten 2022 i forbindelse med Nord-Stream hendelsen.

Dette er bare ett eksempel på hvordan maritim sikring stadig blir mer fremtredende i den nasjonale diskusjonen om samvirke i sikkerhets- og totalforsvar. Den nye digitale portalen vil gjøre det mulig for oss å dele informasjon raskere og mer effektivt. Dette vil også ha konsekvenser for arbeidet til sikringsleder ved havneanleggene og vil bidra til økt eierskap i

på grunn av nødvendige sikkerhetshensyn. Vi forventer likevel å kunne starte testingen av de første løsningene i portalen i løpet av 2024.

Vi håper at denne utgaven av ISPS-nytt vil gi deg en påminnelse om den viktige funksjonen sikringsleder og sikringsorganisasjonen har for å beskytte verdien som havneanlegg representerer for samfunnet.

Med vennlig hilsen,

Richard Utne
avdelingsleder, maritim sikring

Nordisk møte i Finland

13. og 14. september ble det arrangert nordisk møte i Helsinki, Finland.

Dette møtet er et årlig arrangement hvor myndighetene i de nordiske landene (inkludert Grønland og Færøylene) møtes for å diskutere ulike problemstillinger omkring maritim sikring.

Fra Norge deltok Anna Kari Rasmussen fra Sjøfartsdirektoratet og Andreas Breivik fra Kystverket.

Blant temaene som var opp på årets møte var praksis rundt begrepet «sporadiske anløp». Dette omhandler havneanlegg som har en mindre omfattende sikringsplan godkjent etter § 11 i forskrift om sikring av havneanlegg. Det ble drøftet hvor mange anløp i året som kan tillates, og om det også kan omfatte passasjertrafikk med mer.

Landene delte videre erfaringer rundt inspeksjoner fra henholdsvis EU-kommisjonen og ESA, spesielt knyttet til implementeringen av havnesikringsdirektivet som alle land opplever som en utfordring. Erfaringer på dette temaet vil bli tatt med videre i Norges arbeid med direktivet.

Trafikksikkerhetsverket i Finland holdt avslutningsvis en presentasjon om hvordan droneproblematikk, flyforbudssoner og bruk av egne droner i havneanlegg blir behandlet i Finland.

I tillegg til de faglige møtene ble hver dag avsluttet med et besøk i felten, deriblant en omvisning i Nordsjøhavnen, som er en av Nordens største gods og passasjerhavner.



Deltakere fikk omvisning om bord isbryteren SISU. Foto: Andreas Breivik

Sivil-militært samarbeid

Under en krise eller krig vil ikke samfunnets behov for varer og tjenester opphøre, snarere tvert imot. Omtrent 90 prosent av varene som kommer til Norge fraktes sjøveien og blir videre håndtert i havneanleggene. Det er derfor viktig at skipsfart og tilhørende infrastruktur er operativ, selv under ekstraordinære forhold. Dette for å opprettholde de nødvendige tjenestene i det sivile samfunnet, men også for å støtte forsvarets behov for eksempelvis forflytning av materiell.

For at sivile og militære behov skal kunne ivaretas på tryggest og best mulig måte under slike situasjoner er det avgjørende med samarbeid mellom sivile fartøy og militære kapasiteter som opererer i samme område. For å ivareta dette opprettet NATO en organisasjon som benevnes NCAGS (Naval Co-operation and Guidance for Shipping). I Norge vil dette si Sjøforsvarets organisasjon for samarbeid og informasjon til handelsfartøy.

Avdelingen for maritim sikring har i høst fått en grundig innføring i dette arbeidet gjennom NCAGS grunnkurs i regi av Sjøforsvaret. Kystverket vil med dette bedre kunne forstå sivile og militære behov under krise og krig, sett opp mot arbeidet norske havner og havneanlegg gjør i dag.



Kystverkets avdeling for maritim sikring. Foto: Kystverket.



Tips til kvartalsvis drill

Sikringsleder og sikringspersonell skal ha kunnskap om, og motta opplæring i metoder for å omgå sikringstiltak. I tillegg skal en også ha kjennskap til sikringsutstyrets begrensninger.

Det er grunnleggende for sikring av havneanlegg å ha tiltak som hindrer uautorisert adgang til skip, havneanlegg og adgangsbegrenset område. For å oppnå dette er det viktig å ha fungerende barrierer.

Sett sammen en gruppe med ulike funksjoner og kompetanse i havneanlegget og vurder følgende:

lagring av utstyr mot gjerde, samt åpninger under eller i gjerde.

- Dersom havneanlegget har kameraovervåking, finnes det områder uten kameradekning som vanskeliggjør deteksjon av hendelser? Er kamerautstyret tilfredsstillende i forhold til bildekvalitet, samt utfordringer ved ulike årstider, vær og lysforhold?
- Eksisterer det svakheter i adgangskontrollen som gjør det mulig å komme seg inn i havneanlegget eller adgangsbegrenset område uten gyldig adgangstillatelse? Hvilken rutine har havneanlegget for utstedelse og inndragning av adgangskort? Vil personer med gyldig adgang kunne slippe inn uautoriserte personer?

Drillen kan kombineres med en praktisk test, for å kontrollere om det er mulig å ta seg inn uautorisert.

Husk å dokumentere gjennomført drill med tidspunkt, tema, deltakere, evaluering og forbedringspunkter.



Varsle Kystverket om ISPS sikringshendelser

Telefon: 35 57 26 25 (Tast 1 for å varsle ISPS-vakten)

E-post: isps@kystverket.no

E-postadressen til ISPS-vakten kan blant annet benyttes for å rapportere om allerede avklarte sikringshendelser, og sende rapporter etter sikringshendelser.

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▼](#)

ISPS-nytt blir utgitt av Kystverkets avdeling for maritim sikring, og er rettet mot de som har ansvar eller interesser innenfor maritim sikring.

Formålet med nyhetsbrevet er å øke kunnskap, motivasjon og sikringsbevissthet hos sikringsledere og andre med oppgaver innenfor maritim sikring. I hovedsak gjelder dette havneanlegg som er omfattet av forskrift om sikring av havneanlegg, og havner omfattet av forskrift om sikring av havner. Hvis du ikke ønsker å motta nyhetsbrevet i fremtiden, kan du melde deg av nederst i e-posten.

**KYSTVERKET**

© Kystverket

Redaktør: Joakim Flatøy Aae

maritim-sikring@kystverket.no

Ønsker du å endre noe?

You can [update your preferences](#) or [unsubscribe](#)