

[Vis på internett](#)

KYSTVERKET

## ISPS-nytt

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](mailto:maritim-sikring@kystverket.no) hvis du har tips eller ønsker om innhold i fremtidige nyhetsbrev.

# Trusselvurderinger 2025: Hva betyr det for havnesikkerheten?

De nasjonale trusselvurderingene som legges frem hvert år, gir et viktig bilde av hvilke trusler vi som samfunn – og som forvaltere av kritisk infrastruktur – må forholde oss til. Etterretningstjenesten, PST og NSM peker i årets vurderinger på et alvorlig og skjerpet trusselbilde. Både statlige og ikke-statlige aktører benytter et bredt spekter av virkemidler for å påvirke, skade eller hente ut informasjon. Dette inkluderer alt fra etterretning og påvirkningsoperasjoner til digitale angrep og sabotasje. "Vi kan ikke forvente at det kommer flere varsler før en mulig sabotasjeaksjon," sier NSM. Det krever årvåkenhet.

Samtidig kan ikke trusselbildet mot havnesektoren fullt ut forstås gjennom de nye trusselvurderingene alene. Også andre etater gir ut trusselvurderinger som er direkte relevante for havneanlegg, og som må inngå i vår helhetlige risikovurdering. Blant disse finner vi:

- KRIPOS vurdering om kriminelle nettverk, som vurderer at mindre havner i Norge er attraktive innførselspunkter for kriminelle nettverk.
- ØKOKRIM, som vurderer miljøkriminalitet og ulovlig eksport av EE- avfall som godt organisert og at enkelte av aktørene kan også knyttes til annen, alvorlig

nettverk og nye metoder for smugling i og rundt havneområdene.

- Håndbok om maritime hybride trusler (NATO Hybrid Centre of Excellence), som beskriver hvordan kombinasjoner av cyber, fysisk sabotasje og påvirkningsoperasjoner kan ramme maritim sektor.

Hva betyr dette for havneanleggene? NSM «Risiko 2025» er krystallklar:

Trusselaktørene er flere, mer avanserte og mer målrettede. Dette betyr at tiltakene vi iverksetter for å beskytte havneanlegg må være basert på en helhetlig forståelse av risiko – ikke bare for de største anleggene, men også for mindre havner som inngår i kritiske verdikjeder. Årets trusselvurderinger gjør det tydelig at ISPS-sikringen i havneanlegg må styrkes med:

- Oppdatert sikringsrisikoanalyse (PFSA) som reflekterer dagens trusselbilde.
- Tiltak som kombinerer fysisk sikring og cybersikring, og som tar høyde for både tradisjonelle og hybride trusler.
- Fokus på interne trusler, herunder sosial manipulering, korrupsjon og infiltrasjon.

Tiltak betyr handling. Og handling starter med å vite hva vi skal beskytte oss mot. Årets trusselvurderinger gir oss ikke alle svarene, men sender et tydelig signal: Havnesektoren må være forberedt på at uønskede hendelser kan og vil inntreffe.

Som et forbedringstiltak lanserer Kystverket 20. mars første versjon av digital PFSA. Dette innebærer at malen for PFSA flyttes fra nedlastbart Word-dokument til en digital løsning på Kystverkets nettside. Den nye løsningen er utviklet i samarbeid med blant annet Tollvesenet, og inneholder regelstyring som hjelper å identifisere relevante trusler basert på verdiene som kartlegges i hvert enkelt havneanlegg. Eksempel: Dersom et havneanlegg betjener skip fra land som er kjent for organisert kriminalitet, vil «smugling» automatisk fremkomme som et relevant trusselscenario. Kystverket vil sørge for at regelstyringen blir oppdatert og tilgjengelig for alle, i takt med utviklingen i situasjonsbildet. Fordelene med den digitale løsningen er flere:

- RSO-er (Recognized Security Organizations) og havneanlegg vil få oppdaterte, dimensjonerende PFSA i takt med at trusselbildet endrer seg.
- Løsningen vil bidra til at havneanlegg får bedre støtte til å ivareta sikringspliktene sine, og til å identifisere målrettede tiltak.

løsningen i denne utgaven av ISPS-nytt. God lesning!

Hilsen Richard Utne, avdelingsleder maritim sikring

## Nytt meldingssystem i Kystverket

Kystverket bytter varslingssystem fra CIM til Barentswatch. Varsler og årvåkenhetsmeldinger fra vakt maritim sikring sendes fra Barentswatch.

Avsender på e-poster vil være [noreply@barentswatch.no](mailto:noreply@barentswatch.no) og avsender på SMS vil være +47 595 80 501. Vi anbefaler å lagre nummeret som «Maritim sikring Kystverket».

## Digitalt verktøy til utarbeidelse av sikringsrisikoanalyser for havneanlegg

Kystverket har et viktig samfunnsoppdrag i å ivareta og gjennomføre regelverket om maritim sikring. Den forverrede sikkerhetspolitiske situasjonen understreker behovet for robuste og effektive prosesser knyttet til havneanleggenes sikkerhet. Med dette som bakgrunn har Kystverket utviklet et nytt, digitalt verktøy for RSO som skal forenkle og forbedre utarbeidelsen av sikringsrisikoanalyser (PFSA) for ISPS-godkjente havneanlegg.

### Bakgrunn

I 2023 gjennomførte Kystverket en tjenstekartlegging som avdekket et behov for å forbedre søknadsprosessen for ISPS-godkjenning av havneanlegg. Kartleggingen viste at søknads- og saksbehandlingen kan bli mer effektiv, og at samarbeid mellom myndigheter, havner og RSO må bli bedre. I dag er samhandling ofte tidkrevende, og kan gi varierende kvalitet på sikringsarbeidet.

For å løse disse utfordringene, har Kystverket utviklet et digitalt verktøy som RSO skal bruke for utarbeidelse av sikringsrisikoanalyser (PFSA). Hensikten er å:

- Sikre rettidige sikringsrisikoanalyser
- Forkorte saksbehandlingstiden
- Redusere antall avslag på søknader

Allerede i denne versjonen forventer vi at saksbehandlingstiden reduseres, og at antall avslag går ned. PFSA vil, når de er korrekt utfyllt, tilfredsstille gjeldende regelverk. I tillegg vil innebygd regelstyring identifisere sårbarheter basert på et bredere kunnskapsgrunnlag enn tidligere.

Første versjon er i hovedsak rettet mot havneanlegg med lav kompleksitet. Det vil si små, oversiktlige analyseområder, ingen samfunnskritiske objekter og begrenset antall skip-havn-relaterte operasjoner og verdier.

For mer komplekse havneanlegg skal eksisterende word-mal for sikringsrisikoanalyser fremdeles benyttes inntil videre. Det arbeides fortløpende med forbedrede versjoner av verktøyet, som gradvis vil tilpasses og omfatte mer komplekse havneanlegg.



## Selvbetjening

### [Søknad om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger](#)

Søk om tillatelse for å sette opp, fjerne eller endre farvannsskilt og navigasjonsinnretninger.

### [Meld om skade](#)

Meld om skade på molo, kai eller annen infrastruktur som Kystverket eier.

### [Utfordringer i farvannet](#)

Her kan du gi innspill om forhold i farvannet som bør utbedres.

### [Søknad om tillatelse til tiltak](#)

Søk om tillatelse til tiltak etter havne- og farvannsloven

### [Søknad om tilskudd til fiskerihavnetiltak](#)

Søk om tilskudd til fiskerihavnetiltak etter havne og farvannsloven § 14

### [Maritim sikring](#)

Sikringsrisikoanalyse for havneanlegg (PFSA). Verktøy for godkjente sikringsvirksomheter (RSO), jf. Forskrift om sikring av havneanlegg.

# Resultat fra tilsyn 2024

Kystverket ved avdelingen for maritim sikring gjennomførte tilsyn ved 166 havneanlegg i 2024. Tilsynene skal sikre at havneanleggenes sikringsrisikoanalyse

Dersom et forhold ikke samsvarer med regelverket, registreres det som et avvik. Avvikene deles inn etter alvorlighetsgrad, avhengig av konsekvensene for havneanleggets sikkerhet. Fristen for utbedring settes ut fra hvor alvorlig avviket er.

**Kritisk:** Avviket utgjør en umiddelbar fare for sikkerheten. Midlertidig forbud på stedet.

**Høy:** Avvik knyttet til fravær av viktige tiltak som må utbedres raskt. Frist: 2 uker.

**Middels:** Mangler som ikke påvirker den totale sikkerheten vesentlig. Frist 4 uker.

**Lav:** Dokumentasjonsmangler eller mindre svakheter. Frist 6 uker.

I 2024 ble det avdekket 424 avvik, hvorav 9 var kritiske. Kritiske avvik medførte i flere tilfeller midlertidig forbud mot mottak av skip i internasjonal fart inntil avvikene ble rettet.

De vanligste årsakene til kritiske avvik var:

- Sikringsrisikoanalysen (PFSA) tok ikke hensyn til vesentlige endringer i verdier, sårbarheter eller trusler.
- Manglende eller kritiske feil i sikringstiltak beskrevet i sikringsplanen.

Uavhengig av type havneanlegg og tilsynsmetode var de mest vanlige avvikene knyttet til:

- Øvelser og driller enten ikke gjennomført eller har svakheter.
- Interne revisjoner er manglende systematisk oppfølging.

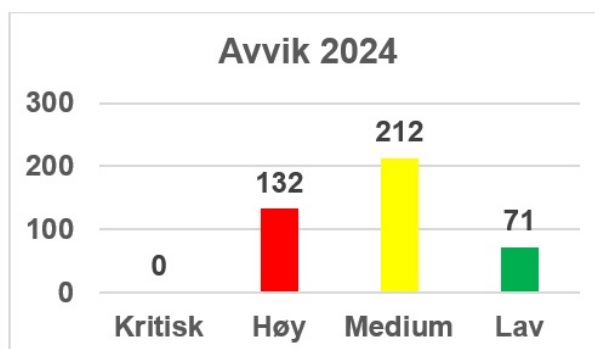
Dette viser at det fortsatt er behov for forbedring i den praktiske gjennomføringen av sikringsarbeidet.

Kystverket gjennomførte hovedsakelig stedlige, forhåndsvarslede tilsyn, men brukte også digitale tilsyn. Det ble gjennomført 36 digitale tilsyn, hovedsakelig ved lavrisiko-havneanlegg. Erfaringene viser at dette er en effektiv, tidsbesparende og miljøvennlig metode.

I 2025 vil Kystverket gjennomføre flere digitale tilsyn, men vurderer fortløpende behovet for stedlige oppfølgingstilsyn.

I tillegg ble det gjennomført 11 uanmeldte tilsyn jevnt fordelt på alle sikringsgrupper. Gjennomsnittlig antall avvik var omtrent det samme som ved varslede tilsyn, men

Fordelingen av totalt antall avvik basert på alvorlighetsgrad fremgår av tabellen under.



## Orienteringsmøte for sikringsledere

Tirsdag 18. mars 2025 kl. 09:00 - 09:30 avholdes orienteringsmøte for sikringsledere. Agenda vil være nasjonale trusselvurderinger 2025 og ny digital PFSA versjon 1.0.

Det er sendt ut en e-post fra [beate.sperre@kystverket.no](mailto:beate.sperre@kystverket.no). Meld deg på via registreringslenke i e-posten eller her: [Registrer deg her](#)

## Veiledning om forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip

Det er nå skrevet en veiledning til terminalrepresentanter som har ansvar for å implementere forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip. Veiledningen ligger på Kystverkets nettside sammen med spørsmål og svar, skjema, maler og årsrapporter fra tilsyn i 2023 og 2024. Dette kan du lese [her](#).

## Tips til kvartalsvis drill: Gjennomøk av kjøretøy

ISPS-koden stiller krav til at en sikringsplan skal inneholde tiltak for å hindre at våpen, farlige stoffer og anordninger beregnet til bruk mot personer, fartøyer eller havner, og som det ikke er tillatt å frakte, bringes inn på havneanlegget eller om bord på et fartøy.

*havneanlegget, kan gjennomføres. Med gjennomføring menes manuell, elektronisk eller på annet vis å avdekke det faktiske innhold av det som kontrolleres».*

Kystverket har videre utarbeidet en [veileder](#) til utførelse av gjennomøk. Her er det beskrevet krav til opplæring, gjennomføring, metoder, utstyr og forbudte gjenstander. Havneanleggets sikringsplan skal inneholde krav til utførelse av gjennomøk og frekvens for de ulike sikringsnivå.

Drillen gjennomføres ved en praktisk øvelse i gjennomøk av kjøretøy der sikringsorganisasjonen får trenet sine ferdigheter. Testpersoner kan prøve å få med forbudte gjenstander gjennom kontrollen, enten ved å gjemme dette i kjøretøyet eller i medbrakt bagasje.

Som en del av drillen bør en også ta en gjennomgang av følgende: Har sikringsplanen en tydelig beskrivelse av gjennomøk inkludert metode for utførelse, frekvens og beskrivelse av forbudte gjenstander? Har sikringspersonell tilstrekkelig opplæring i gjennomføring av visitasjon og utføres dette slik planen beskriver?

Husk å dokumentere gjennomført drill med tidspunkt, tema, deltakere, evaluering og forbedringspunkter. Dersom det er behov for å korrigere sikringsplanen skal ny versjon sendes via e-dialog til Kystverket.





## Varsle Kystverket om ISPS sikringshendelser

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

E-post: [isps@kystverket.no](mailto:isps@kystverket.no)

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

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

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

Redaktør: Joakim Flatøy Aae

[maritim-sikring@kystverket.no](mailto:maritim-sikring@kystverket.no)

Ønsker du å endre noe?

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