



KYSTVERKET

Deres ref

Vår ref
2025/4951-4

Arkiv nr

Saksbehandler
Lina B. Røssevold

Dato
16/12/2025

Høring - Forslag om endring av sikkerhetsforskriften (skip mv) og forskrift om sikring av havneanlegg

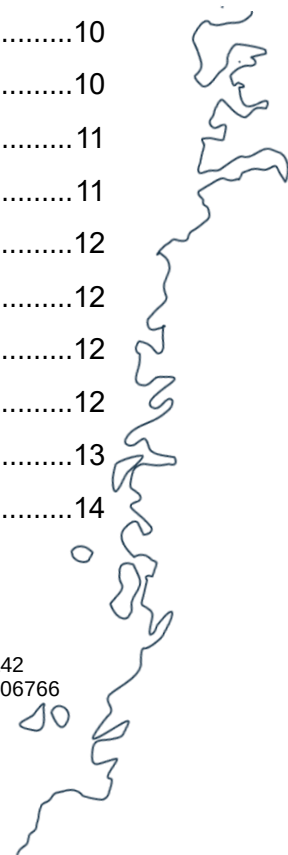
Innhold

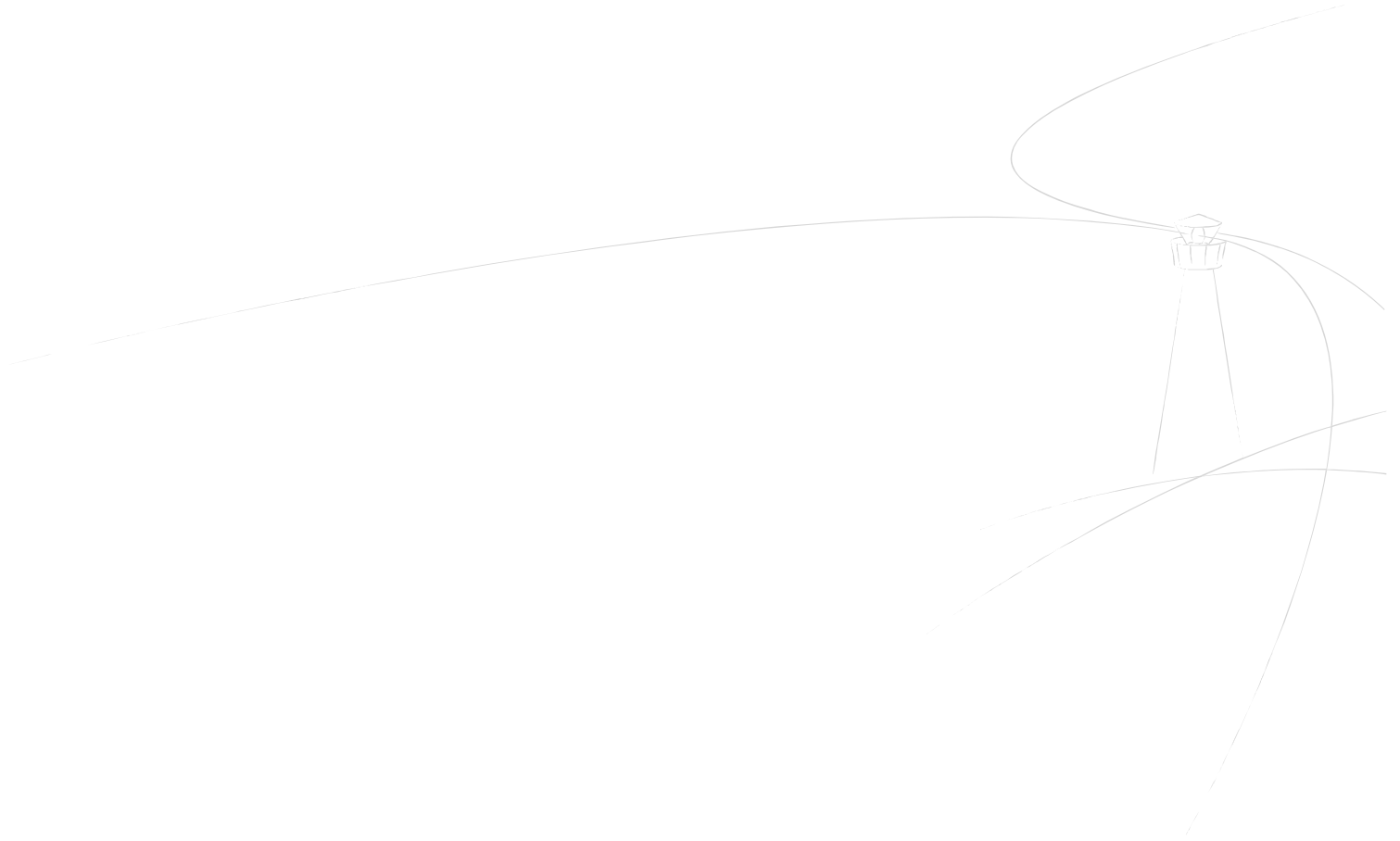
1 Innledning.....	3
2 Bakgrunnen for forslaget	3
2.1 ISPS-regelverket	3
2.2 Hvorfor innføre ISPS-regelverket for innenrikstrafikk og havneanlegg	4
3 Gjeldende rett	5
3.1 Havneanlegg	5
3.2 Skip.....	6
3.3 Andre lands rett	7
4 Nærmere om forslaget.....	8
4.1 Hvilke skip og havneanlegg som omfattes	8
4.3 Hjemmel for reguleringen.....	9
5 Økonomiske og administrative konsekvenser	10
5.1 Havneanleggene	10
5.2 Rederiene	11
5.3 Kystverket.....	11
5.4 Sjøfartsdirektoratet	12
6 Kommentarer til bestemmelsene	12
6.1 Til forskrift om sikring av havneanlegg § 1	12
6.2 Til sikkerhetsforskriften § 1 første ledd	12
6.3 Til sikkerhetsforskriften kapittel 6, §§ 25-30	13
7 Forslag til endringsforskrifter	14

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766





1 Innledning

På vegne av Nærings- og fiskeridepartementet sender Kystverket og Sjøfartsdirektoratet forslag til endringer i forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg (forskrift om sikring av havneanlegg), og forskrift om 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften) på høring.

Forslaget innebærer at norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og som er sertifisert for 500 passasjerer eller mer, omfattes av det internasjonale regelverket om maritim sikring. I tillegg omfattes havneanlegg som anløpes av denne typen skip. Dette vil i dag gjelde for kystruten som opererer i rutetrafikk i henhold til Kystruteavtalen i Norge.

Fristen for å sende inn høringssvar er 19 mars 2026.

Forslaget er tilgjengelig på Kystverkets hjemmeside, og høringen er åpen for alle. Send gjerne merknader til forslaget via vår høringsside på <https://www.kystverket.no/regelverk/horinger/>. Eventuelt kan man sende merknader på epost til post@kystverket.no eller per post til Kystverket, Postboks 1502, 6025 Ålesund.

Vennligst merk svaret med vår referanse 2025/4951

Spørsmål om forslaget kan rettes til:

Lina B. Røssevold

lina.b.rossevold@kystverket.no / 41 24 01 77

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 ISPS-regelverket

ISPS-regelverket er gjennomført i norsk rett etter Forordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om forbedret sikkerhet for fartøy og havneanlegg. Formålet med regelverket er å redusere sårbarheten og etablere forebyggende sikringstiltak om bord på fartøy og i havner for å unngå terrortrusler og andre kriminelle handlinger, og på den måten øke tryggheten til passasjerer, mannskap og befolkningen for øvrig, samt materielle verdier.

Regelverket stiller bl.a. krav til at rederier og havneanlegg gjennomfører risiko- og sikkerhetsvurderinger, etablerer sikkerhetsplaner og oppretter sikkerhetsansvarlige om bord på skip og i havner.

Forordningen er gjennomført i forskrift om sikring av havneanlegg og sikkerhetsforskriften. ISPS-koden (International Ship and Port facility Security code) del A og deler av veiledningen i del B gjøres gjeldende gjennom forordningen, og ligger som vedlegg til denne.

Det som i denne høringen omtales som ISPS-regelverket omfatter forordningen inkludert ISPS-koden, SOLAS (The Safety of Life at Sea Convention) kapittel XI-2 og de to nevnte forskriftene.

ISPS-regelverket danner et system for maritim sikring, og beskriver tre maritime sikringsnivåer. Sikringsnivå 1 beskriver grunnsikringen. Dette er nivået skip og havneanlegg opererer på i en normalsituasjon, hvor et minimum av sikringstiltak skal opprettholdes til enhver tid. Ved nivå 2 og 3 skal ytterligere sikringstiltak iverksettes på grunn av en økt risiko eller det er sannsynlig eller nært forestående at en trusselhendelse vil inntreffe.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter sikringsnivået for norskflaggede skip og utenlandsflaggede skip som anløper norske havner. Kystverket fastsetter sikringsnivået for havneanleggene som betjener denne skipsfarten. Begge etatene har ansvar for at det gjennomføres kontroll av etterlevelse av kravene som stilles i ISPS-regelverket. Regelverket gir både myndigheter, skip og havneanlegg et verktøy for å håndtere risiko også i situasjoner når denne er forhøyet.

2.2 Hvorfor innføre ISPS-regelverket for innenrikstrafikk og havneanlegg

Det norske ISPS-regelverket gjelder i dag kun for fartøy som seiler internasjonalt og havner som betjener internasjonal skipstrafikk. Etter forordningens artikkel 3.3 skal medlemsstatene minst hvert femte år, gjennomføre en sikringsrisikoanalyse og på bakgrunn av denne, beslutte om og i hvilket omfang skip i innenriksfart og havneanlegg som betjener disse skal omfattes av ISPS-regelverket.

Artikkelen 3.3 lyder som følger (norsk uoffisiell oversettelse, konsolidert versjon):

“EØS-statene skal, etter en obligatorisk vurdering av sikkerhetsrisikoen, beslutte i hvilket omfang de senest 1. juli 2007 skal anvende bestemmelsene i denne forordning på andre kategorier av fartøyer i innenriksfart enn dem som er omtalt i nr. 2, deres rederier og de havneanleggene som betjener dem. Det generelle beredskapsnivået bør ikke settes i fare ved en slik beslutning.

EØS-statene skal underrette ESA om slike beslutninger når de vedtas, samt den periodiske revisjonen av dem, som skal finne sted minst hvert femte år.”

Artikkel 3.3 må også forstås på bakgrunn av hovedmålet med forordningen, som er å innføre og iverksette tiltak innenfor EU og EØS for å bedre sikkerheten for fartøy som brukes både i internasjonal handel og nasjonal skipsfart, samt tilhørende havneanlegg, mot trusselen fra forsettlig ulovlige handlinger, jf. artikkel 1.1.

Forordningens virkeområde er primært skip som benyttes i internasjonal skipsfart og de havneanleggene som betjener dem, men skip i innenriksfart er også omtalt blant annet i forordningens formål i artikkel 1. I fortalen til forordningen¹ fremgår det videre at sikkerheten bør bedres for fartøy i innenriksfart, særlig passasjerfartøy, og havneanlegg som betjener dem.

På bakgrunn av forpliktelsene i forordningens artikkel 3.3. ble det bl.a. i 2013 lagt frem en sikringsrisikoanalyse, som resulterte i at Sjøfartsdirektoratet fastsatte et nytt kapittel 6 i sikkerhetsforskriften for sikring av rutegående passasjerskip i innenriks fart som tilbyr

¹ Forordningens forale nr. 7) Utover fartøyer som benyttes i internasjonal skipsfart og de havneanleggene som betjener dem, bør sikkerheten bedres for fartøyer i innenriksfart i EØS-området samt tilhørende havneanlegg, særlig for passasjerfartøyer, på grunnlag av det store antall menneskeliv som settes i fare gjennom slik trafikk.

overnatting. Kapittel 6 stiller bl.a. krav til at rederiene gjennomfører en risikoanalyse, etablerer en beredskapsplan, sørger for adgangskontroll og tilsyn med bagasje. Vurderingene fra 2023 medførte ikke tiltak for havneanleggene som betjener den aktuelle skipstrafikken.

I 2020/2021 ble det gjennomført en ny sikringsrisikoanalyse for norsk innenrikstrafikk, og havneanlegg som betjener denne trafikken. Analysen ble gjennomført av Forsvarets forskningsinstitutt (FFI), på bestilling av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket. Analysen vurderte risiko for innenriks sjøtransport ved tilsiktede uønskede handlinger. På bakgrunn av analysen ga FFI sin vurdering av hvorvidt ISPS-regelverket bør gjøres gjeldende for hele eller deler av norsk innenriks sjøfart, og det ble gitt anbefalinger om eventuelle risikoreduserende tiltak, både for innenriks sjøtransport og for havneanlegg som betjener passasjerskip som tilbyr overnatting og hvor fartøyet har passasjerkapasitet større eller lik 500 passasjerer.

Det ble i rapporten pekt på at Norge er avhengig av innenriks sjøtransport i både på nasjonalt nivå og individnivå. Sjøtransporten skal blant annet sørge for forsyninger, logistikk og passasjertransport.

Det ble videre pekt på at passasjerskip generelt og passasjerskip med såkalt «roll-on-roll-off (RORO)»-kapasitet spesielt, har høyest risiko for å bli utsatt for terrorangrep og grove voldshandlinger. Utover fartøyer som benyttes i internasjonal skipsfart og de havneanleggene som betjener dem, anbefales det at sikkerheten bedres for fartøyer i innenriksfart i EØS-området samt tilhørende havneanlegg, særlig for passasjerfartøyer. Sikringsrisikoanalysen og anbefalingene til FFI dannet deretter grunnlag for Sjøfartsdirektoratets og Kystverkets (heretter fagetatenes) utredning av hvilke konsekvenser denne risikoen burde få for innenriks sjøtransport.

I lys av Russlands invasjon i Ukraina og trusselvurderinger knyttet til maritim sikkerhetstruende aktivitet, vurderer etatene at innføring av ISPS-regelverket er aktuelt. FFI-rapporten viser til studier der den maritime sektoren utgjør en liten andel av tidligere registrerte angrep og at skip er vanskeligere tilgjengelige enn landbaserte mål. Imidlertid fremhever rapporten at maritim terrorisme kan karakteriseres som «spillover» fra mer generell terrorisme på land, og at terrortrusselen mot maritim sektor derfor vil følge den generelle terrortrusselen. Passasjerskip generelt og roro-trafikken er ifølge FFI-rapporten mest utsatt. Fartøyene er ofte lett tilgjengelige for allmennheten, kan romme mange mennesker og har faste rutetider. I mange tilfeller kan det være lengre responstid før nødetaer. Etatene legger vekt på at dette kan få betydning for alvorsgraden og konsekvenser for mennesker og verdier. Etatenes vurdering er at effektive sikringstiltak vil kunne hindre uønskede hendelser, og anbefaler derfor å innføre ISPS-regelverket for passasjerskip og havneanlegg i tråd med forslaget i høringsnotatet.

3 Gjeldende rett

3.1 Havneanlegg

ISPS-regelverket gjelder i dag for alle havneanlegg som betjener følgende skip i internasjonal fart:

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

Alle skip som har et internasjonalt sikrings sertifikat (International Ship Security Certificate - ISSC) regnes til enhver tid for å være i internasjonal fart i henhold til dagens forskrift om sikring av havneanlegg.

Skip med ISSC omfattes av kravene i ISPS-regelverket som gjelder for fartøy. Hvis skipet har ISSC, innebærer det at også havneanleggene må ha et sikringsregime på plass for at de skal kunne motta disse skipene. Det er kun havneanlegg som er godkjent av Kystverket og som har gjennomført kravene i ISPS-regelverket som har anledning til å motta skip med ISSC.

Alle havneanlegg som omfattes av ISPS-regelverket skal godkjennes av Kystverket. Til grunn for godkjenning ligger en sårbarhetsvurdering (PFSA – Port Facility Security Plan, heretter sikringsrisikoanalyse), i henhold til forskrift om sikring av havneanlegg. Videre må hvert havneanlegg ha en sikringsplan (PFSP – Port Facility Security Plan).

Sikringsrisikoanalysen skal identifisere og analysere relevant risiko for utilsiktede hendelser for havneanlegget, sett opp mot regelverkets formål. Sikringsplanen skal beskrive alle sikringstiltak som havneanlegget skal gjennomføre etter regelverket, i tillegg til tiltak identifisert i analysen. Planene skal revideres minimum hvert femte år, eventuelt før hvis det oppstår større endringer som krever revisjon.

Regelverket stiller krav til adgangskontroll, overvåkning, kontroll av gods og kontroll av forsyninger. Det stilles også krav til visitasjon av personer og medbrakt bagasje, samt gjennom søk av kjøretøy på en fastsatt frekvens, for å hindre at gjenstander som kan skade skip eller havneanlegg blir brakt inn i havneanlegget. I tillegg til obligatoriske krav til sikring etter regelverket, kan det også stilles krav til tiltak som identifiseres i sikringsrisikoanalysen.

Når havneanlegget er ISPS-godkjent vil det være krav til periodiske aktiviteter som øvelse, trening og internrevisjon, i tillegg til opplæring og avvikshåndtering.

Selv om regelverket er likt for alle havneanlegg vil det likevel være behov for tilpasning og dimensjonering av sikringstiltak basert på resultater fra sikringsrisikoanalysen, omfang av person- og vareflyt samt hvilke operasjoner det enkelte havneanlegg skal godkjennes for. Et havneanlegg som for eksempel ikke håndterer gods, skal heller ikke ha sikringstiltak for dette.

Det er pr i dag 614² havneanlegg i Norge som er godkjent av Kystverket, og som har iverksatt sikringstiltak som kreves for å betjene skip i internasjonal fart. Av de havneanleggene som vil omfattes av forslaget, betjener de fleste allerede skip i internasjonal fart og er godt kjent med ISPS-regelverket. Bare tre av dem har pr. i dag ikke ISPSgodkjenning.

3.2 Skip

For skip har ISPS-regelverket sitt utgangspunkt i SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden. Gjennom forordningen pålegges EØS/EFTA-statene å gjennomføre det internasjonale

² Pr. 1.4. 2025

ISPSregelverket, og i tillegg gjøres deler av ISPS-koden del B bindende. Regelverket for skip er gjennomført i norsk rett i sikkerhetsforskriften.

«[P]assasjerskip, herunder hurtiggående passasjerskip, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I, regel 2(d), samt passasjerskip som er sertifisert for passasjerskipsklasse A som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart», omfattet av ISPS-regelverket jf. § 1 første ledd bokstav a i sikkerhetsforskriften. Fartøyet må driftes i kommersiell virksomhet for å være omfattet etter sikkerhetsforskriften § 1 andre ledd.

At skipet er sertifisert for internasjonal fart, innebærer at det kan seile til andre fartsområder enn det som er definert som innenriksfart etter forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder kapittel 2. Innenriks passasjerfartøy kan i motsetning til de fartøyene som er sertifisert for internasjonal fart, ikke operere utenfor disse fartsområdene uten å gjennomgå ny sertifisering, og er per i dag ikke omfattet av det internasjonale ISPS-regelverket.

For «rutegående passasjerskip i innenriksfart som tilbyr overnatting», gjelder sikkerhetsforskriften kapittel 6 og §§ 25–32, jf. sikkerhetsforskriften § 1 første ledd. Kapittel 6 trådte i kraft 1. januar 2017. Oppsummert kreves det etter § 25 at det skal foretas en sikringsvurdering hvert femte år for hvert aktuelle passasjerskip, eller når grunnlaget for analysen endres. Hensikten var at dette skulle korrespondere med den sårbarhetsvurderingen som gjøres i ordinært ISPS-arbeid, og det ble sett hen til MSC.1/Circ.1283³, Appendix B, Guidelines for non-SOLAS passenger vessels. Bestemmelsen peker på hva som «bør» omfattes av sikringsrisikoanalysen. Denne skal sendes til Sjøfartsdirektoratet, og gir dermed fleksibilitet for rederiene i arbeidet med analysen.

3.3 Andre lands rett

Det er i forbindelse med utredningen av forslaget innhentet informasjon fra Tyskland, Sverige, Danmark og England.

Tyskland, Sverige og Danmark har ikke gjennomført ISPS-regelverket for innenrikstrafikk. Danmark har imidlertid fra 11. mars 2013³ etablert «*Order on enhancing the security of ships engaged on domestic voyages*», som krever at skip med krav til ISM⁴ skal ha prosedyrer for å kartlegge sikringstrusselen mot skipet og nærliggende havneanlegg i sikkerhetsstyringssystemet, og på denne bakgrunn ha prosedyrer for å møte identifiserte trusler, inkludert opplæring for mannskap på skipet og i havneanlegget.

I England er det fastsatt et krav til et nasjonalt sikringssertifikat, «*domestic security certificate*», for innenriks passasjerskip med passasjerkapasitet på 250 personer eller mer.

Virkeområdet til ISPS-regelverket er dermed utvidet for innenrikstrafikken i England, foruten de delene av ISPS-regelverket som gjelder terroralarmssystem (SSAS) og sikkerhetsdeklarasjon (DoS), som ikke er gjort gjeldende for den aktuelle delen av innenrikstrafikken⁵.

³ Technical REGULATION NO. 277 OF 5. March 2013.

⁴ Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) vedtatt ved resolusjon A.741(18) som endret ved resolusjonene MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) og MSC.353(92).

⁵ The Ship and Port Security (Amendment etc.) (EU Exit) Regulations 2019

4 Nærmere om forslaget

4.1 Hvilke skip og havneanlegg som omfattes

Forslaget vil omfatte norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer, og havneanlegg som anløpes av denne type skip.

Per i dag gjelder dette skipene til rederiene Hurtigruten Coastal AS (heretter Hurtigruten) og

Havila Kystruten AS (heretter Havila). Rederiene som opererer i rutetrafikk i henhold til Kystruteavtalen i Norge, og har til sammen 13 skip (heretter kystruteskipene) som anløper 36 faste havneanlegg. I tillegg anløpes rundt ti havneanlegg som kan benyttes som alternative havneanlegg når forholdene krever det.

Skipene og de havneanlegg som anløpes av disse vil ved innføring av regelverket underlegges et etablert godkjennings- og tilsynsregime.

4.1.1 Skip

Hovedelementene i forslaget innebærer at ISPS-regelverkets krav til oppdaterte og konkrete sårbarhetsanalyser, et sertifisert system godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller «Recognized Security Organization» (RSO), utstyrskrav og krav til kompetanse i mannskapet, blir obligatoriske. En sikkerhets- og terrorberedskapsplan skal utarbeides og godkjennes på bakgrunn av skipets kartlagte sårbarheter. Planen har tre nivåer som kan aktiveres avhengig av sikringsnivået. Skipet skal også utstyres med en terroralarm. Rederiet skal utpeke en sikkerhets- og terrorberedskapsoffiser (Company Security Officer, CSO) som er pålagt de oppgavene som ISPS-kodens del A, seksjon 11 krever som et minimum. Hvert fartøy skal i tillegg ha en sikkerhets- og terrorberedskapsoffiser (Ship Security Officer, SSO) om bord som har særlig ansvar for sikkerheten og terrorberedskapen.

Ansaret omfatter som et minimum de oppgavene som beskrives i ISPS-kodens del A, seksjon 12. Det skal gjennomføres trening og øvelser om bord etter fastsatte intervaller, både om bord og i samarbeid med rederikontorer, for å sørge for at fartøyets besetning er kvalifisert for alle pålagte sikringsoppgaver på alle tre beredskapsnivåer. Videre skal besetningsmedlemmer som jobber med overnatting-/hotelldrift og bevertning om bord ha sikkerhetskurs som kan tas om bord. Når det gjelder maritim sikring, er de aktuelle passasjerfartøyene i dag omfattet av sikkerhetsforskriften kapittel 6 med nevnte krav til sikringsvurdering, beredskapsplan, adgangskontroll og kontroll av bagasje og fartøy. Kravene i kapitlet er lite egnet for tilsyn, og blir i dag ikke kontrollert av tilsynsmyndigheten. Videre er de materielle kravene i kapittel 6 kvantitative, som betyr at de kan gjennomføres uten godkjenning og med stor fleksibilitet. De aktuelle passasjerskipene er omfattet av ISMkoden⁶ og kravene kan i noen grad ha medvirket til at det er blitt avdekket farer, blant annet

gjennom adgangskontroll og nødvendige prosedyrer i sitt sikkerhetsstyringssystem, for eksempel knyttet til datasikkerhet og eventuelle avgrensede områder på skipet. Risikoen for tilsiktede uønskede handlinger er imidlertid som hovedregel regulert og ivaretatt gjennom ISPS-regelverket.

⁶ Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring

Utenlandsflaggede passasjerskip som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 personer eller mer, kan operere i innenriksfart i Norge. Dette kan være passasjerskip i cruisetrafikk eller i sesongbasert trafikk. Utenlandske cruiseskip sertifisert for internasjonal fart er allerede omfattet av ISPS-regelverket, men forslaget tar høyde for at slike fartøy sertifisert for innenriksfart kan etableres i Norge fremover i tid.

4.1.2 Havneanlegg

Endringen av ISPS-regelverket vil, slik situasjonen er i dag, omfatte havneanlegg som anløpes av kyststruten. Kyststruteskipene går i dag i rute mellom Bergen og Kirkenes og har 34 faste anløpssteder der de går til kai. Om sommeren utvides ruten med stopp ved Urke/Hjørundfjord og Geiranger. Ved de to sistnevnte går skip ikke til kai, men passasjerer fraktes i land med tenderbåter. Dette gir totalt 36 faste havneanlegg som anløpes av kyststruteskipene og som vil omfattes av regelverket.

Forslaget vil også innebære at de havneanleggene som kyststruteskipene benytter som reservekaier når f.eks. værforholdene krever det vil omfattes av endringen. I all hovedsak benyttes samme havneanlegg ved anløp, men i enkelte tilfeller kan kyststruteskipene anløpe andre kaier ved enkelte anløpssteder. Det er i denne sammenheng registrert anløp til ulike havneanlegg i Ålesund, Trondheim, Hammerfest og Honningsvåg. I tillegg er det opplyst at ved dårlig vær kan kyststruteskipene også anløpe to ulike havneanlegg i Alta selv om disse ikke inngår i den fastsatte ruten.

Tilgjengelig informasjon angir videre alternative havneanlegg for anløp i Brønnøysund, Svolvær og Molde. Disse siste havneanleggene har ikke vært i bruk for anløp av kyststruteskipene i 2025. Totalt antall havneanlegg som omfattes av denne kategorien er rundt 10, der det er stor variasjon i hvor mange anløp de har. Alle havneanleggene som er nevnt i denne kategorien har i dag full godkjenning etter ISPS-regelverket.

Videre vil forslaget også gjelde for havneanlegg som kyststruteskipene benytter i andre tilfeller enn de som nevnt over. Dette gjelder f.eks. anløp til havneanlegg ved bunkring, verfts- og verkstedsopphold samt ventekaier. Kystverket har ikke en total oversikt over hvilke havneanlegg dette gjelder for, men undersøkelser av AIS-spor for 2025 viste at alle havneanlegg i denne kategorien hadde full godkjenning etter ISPS-regelverket.

Totalt antall havneanlegg som omfattes av denne endringen i regelverket vil da være 36 – 46 havneanlegg, hvor kyststruteskipene har kommersielle eller rutegående anløp. I tillegg kommer havneanlegg som kyststruten anløper i forbindelse med bunkring, verft- og verkstedsopphold og ventekaier.

4.3 Hjemmel for reguleringen

4.3.1 Havneanlegg

Forskrift om sikring av havneanlegg er hjemlet i lov 21.06.2019 nr. 70 om havner og farvann § 30 andre ledd.

Det fremgår av havne- og farvannsloven § 30 første ledd at eiere og operatører av havner og havneanlegg skal gjøre de tiltak som er nødvendige for å forebygge terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger rettet mot havnen, havneanlegg eller fartøy i havnen. I henhold til § 30 andre ledd kan departementet i forskrift gi nærmere bestemmelser om sikring av havner og havneanlegg, herunder hvilke havner og havneanlegg som skal omfattes av

første ledd. Den foreslåtte endringen vil fremgå av virkeområdet til forskrift om sikring av havneanlegg som regulerer hvilke havneanlegg som omfattes av regelverket.

Det følger forskrift om sikring av havneanlegg § 2 første ledd at «De deler av ISPS-koden del

A som omfatter havneanlegg gjelder som forskrift, samt del B 1.16, 4.1, 4.4, 4.5, 4.8, 4.14–4.16, 4.18, 15.3, 15.4, 16.3, 16.8, 18.5 og 18.6. Det skal i tillegg tas hensyn til de øvrige bestemmelser i del B der disse er relevante»

4.3.2 Skip

Sikkerhetsforskriften er gitt med hjemmel blant annet i skipssikkerhetsloven §§ 39 og 40, som omhandler sikkerhets- og terrorberedskap. Etter skipssikkerhetsloven § 39 tredje ledd bokstav a kan departementet gi forskrift om «hvilke skip som skal være omfattet av reglene».

Det følger av sikkerhetsforskriften § 6 første ledd at «EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56bb (Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om styrket sikring av skip og havneanlegg) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Videre følger det av sikkerhetsforskriften § 5 at «[f]artøy som omfattes av denne forskrift skal følge de relevante kravene i SOLAS kap. XI-1, regel 3 og 5, kap. XI-2 samt ISPS-kodens del A. ISPS-kodens del B er veiledende retningslinjer som det skal tas hensyn til i det omfang del A bestemmer det, med unntak av følgende deler av del B som er bindende; 1.12, 1.16, 4.1, 4.4, 4.5, 4.8, 4.14, 4.15, 4.16, 4.18, 4.24, 4.28, 4.41, 4.45, 6.1, 8.3 til 8.10, 9.2, 9.4, 13.6 og 13.7.»

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Havneanleggene

Alle havneanleggene som blir omfattet av forslaget må ha en godkjent sikringsrisikoanalyse og en sikringsplan som dekker kystruteskipenes operasjoner. Tre av havneanleggene er i dag ikke godkjent etter ISPS-regelverket og må derfor utarbeide en ny sikringsrisikoanalyse og sikringsplan. For de resterende 43 havneanleggene vil det at kystruteskipene legges under ISPS-regelverket regnes som en vesentlig endring i de forhold som ligger til grunn for gjeldende godkjenning. Planverket for disse havneanleggene må derfor revideres og godkjennes på ny. Et komplett planverk (sikringsrisikoanalyse og sikringsplan) for et havneanlegg er estimert til en kostnad på mellom kr. 70.000 og kr. 200.000, noe lavere for en revisjon.

Når havneanleggene først er godkjent, skal planverket jevnlig revideres \ Sikringsrisikoanalysen skal revideres når det foreligger endringer i grunnlaget for denne (endringer i trussel, verdi eller sårbarhet) og minimum hvert femte år.

Videre vil det være økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til drift av et havneanlegg som er godkjent etter ISPS-regelverket. ISPS-koden setter krav til roller og ansvar for oppgaver knyttet til sikring som skal være til stede i et havneanlegg. Det vil derfor være krav til opplæring av personell. Siden alle havneanlegg, med unntak av tre, allerede er godkjent for mottak av skip med et internasjonalt sikringssertifikat (ISSC), vil den foreslåtte endringen ikke medføre et større opplæringsbehov i havneanleggene.

Det er videre krav til regelmessige tiltak som sikrer korrekt implementering av regelverket og at planverket til enhver tid er oppdatert og tilpasset havneanleggets drift. Det er i den sammenheng krav til årlig intern revisjon, årlig øvelse og kvartalsvis trening (drill) i tillegg til løpende avvikshåndtering. Dette er systemaktiviteter som de godkjente havneanleggene allerede i dag gjennomfører, men må naturlig nok tilpasses godkjenningen av operasjonene som følge av den foreslåtte endringen. Det vil likevel få mindre økonomiske og administrative konsekvenser.

5.2 Rederiene

Forslaget vil pt. berøre Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten Operations AS. Innføring av ISPS-regelverket medfører flere obligatoriske sikringstiltak, bl.a. sertifisering av skip basert på en skipsspesifikk sårbarhetsvurdering, utstyrskrav som terroralarmsystem og adgangs- og varekontroll, gjennomføring av og øvelser, samt etterlevelse av kompetansekrav til utpekt person i rederiet og personer om bord.

Sentralt ved ISPS-regelverket er krav til internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (ISSC). For å bli sertifisert med et ISSC skal det utføres en skipsspesifikk sårbarhetsvurdering (SSA), og på bakgrunn av den etableres det en skipsspesifikk sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP). Allerede etablerte sikringstiltak og erfaringene næringen har med sikkerhetsforskriften kapittel 6, samt det internasjonale ISPS-regelverket, vil kunne redusere ressursbehovet for implementering av dette forslaget, avhengig av det enkelte skipet og rederiet. ISSC for passasjerskip i NIS og NOR er delegert til klassen (Annex II, 3.1.6 til klasseavtalen).

Rederiene kan imidlertid velge om de vil benytte et anerkjent klasseselskap/Recognized Security Organization (heretter RSO) eller Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med sertifiseringen.

ISPS-sertifiseringen er en del av Sjøfartsdirektoratets årsgebyret som ansvarlig rederi med passasjerskip med passasjerskipssertifikat er pålagt å betale. Dette innebærer at kostnadene knyttet til ISPS-sertifisering, for de skipene som velger sertifisering fra direktoratet, antas å begrense seg til utstyrskrav estimert til i underkant av 50 000 kroner per skip, opplæringskrav estimert til i underkant av 10 000 kroner per skip. Dersom rederiet benytter RSO, vil kostnader påløpe der. Kostnaden kan variere fra klasseselskap til klasseselskap. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om det skal gjøres endringer i gebyrforskriften, slik at ISPS-sertifiseringen skilles ut fra årsgebyret. Nye sikringstiltak i havneanleggene vil kunne øke størrelsen på gebyrene som rederiene betaler for å anløpe.

5.3 Kystverket

Kystverket godkjenner sikringsrisikoanalyser (PFSA) og sikringsplaner (PFSP) for det enkelte havneanlegg etter ISPS-regelverket. Videre har de en generell informasjons- og veiledningsplikt, og fører tilsyn med at havneanleggene oppfyller krav etter ISPS-regelverket og har implementert tiltak som beskrevet i egen sikringsplan.

Selv om de fleste havneanlegg allerede har ISPS-godkjenning, så er de ikke nødvendigvis godkjent for denne type operasjoner. Den foreslåtte endringen vil derfor innebære at alle planverk for de berørte havneanleggene må godkjennes på ny.

Kystverket gjennomfører i dag et risikobasert tilsyn, der frekvens for tilsyn bestemmes av havneanleggets risikoprofil. Ved denne endringen i regelverket vil havneanleggenes risikoprofil endres, og en må regne med at kontrollaktiviteter gjennom tilsyn vil øke i frekvens og omfang. Omfang av tilsynet vil i tillegg øke noe da de fleste havneanlegg vil være godkjent for flere operasjoner enn tidligere.

Den vesentligste endringen for Kystverket er at endringen medfører at dagens sju godkjente fergeterminaler øker til rundt 50 fergeterminaler. Fergeterminaler er forbundet med høyere risiko og vil kreve mer omfattende saksbehandling og tilsynsaktivitet enn i dag. Det er derfor beregnet et økt ressursbehov for Kystverket på ett årsverk.

5.4 Sjøfartsdirektoratet

En innføring av ISPS-regelverket for 13 norskflaggede passasjerskip vil innebære en utvidelse av et etablert system som er godt kjent for Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet. I dag benytter flertallet av rederier et RSO til sertifiseringsprosessen og verifikasjoner, men rederiene kan velge hvem de ønsker å benytte. Det vises til omtalen i punkt 4.2. For Sjøfartsdirektoratet vil utvidelse av virkeområdet til ISPS-regelverket kunne innebære et økt ressursbehov på i underkant av ett årsverk., knyttet til sertifisering av skip, tilsyn- og kontrolloppgaver, oppfølging og veiledning til næringen.

6 Kommentarer til bestemmelsene

6.1 Til forskrift om sikring av havneanlegg § 1

Forslag til nytt andre ledd innebærer at forskriften også gjelder for havneanlegg som betjener norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer.

I gjeldende andre ledd presiseres det at alle skip som har et internasjonalt sikringssertifikat (ISSC) skal regnes for å være i internasjonal fart foreslås som nytt tredje ledd. Det er tilføyd "som nevnt i første ledd", slik at regelen kun omfatter de skipene som allerede er omfattet i gjeldende bestemmelse. Dette gjelder naturligvis ikke for fartøy som går i innenriks fart.

6.2 Til sikkerhetsforskriften § 1 første ledd

Forslag til § 1 første ledd ny bokstav d) angir hvilke skip som skal omfattes av ISPS-regelverket. Bestemmelsen utvider forskriftens virkeområde til å omfatte «norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer.»

Endringene som foreslås i første ledd bokstav a, b og c, presiserer allerede gjeldende rett og er ikke ment å endre rettstilstanden.

Når innenriks passasjerskip som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 personer eller mer, omfattes av ISPS-regelverket, vil nåværende kapittel 6 (§§25-30) i sikkerhetsforskriften bli erstattet av de øvrige bestemmelsene i sikkerhetsforskriften og ISPS-regelverket i sin helhet. Kapittel 6 §§ 25-30 foreslås derfor opphevet, samt henvisningen til denne i § 1 første ledd.

Den foreslåtte endringen i virkeområdet inkluderer både rutegående passasjerskip og cruisevirksomhet. Det er ikke gjenstand for vurdering om skipet foretar en seilas i «rute» eller som et enkeltstående oppdrag. Det er heller ikke et vilkår at overnattingstilbudet

faktisk benyttes eller at det er over 500 passasjerer om bord. Hvor mange passasjerer skipet kan føre, vil fremgå av skipets fartssertifikat. Forskriften vil kun omfatte skip som er i drift, uavhengig av anløpssteder eller varighet. Driften må skje i næringsvirksomhet i innenriksfart med nevnte skip, jf. også § 1 andre ledd. Det er skipets passasjerkapasitet, sertifisering for innenriks fartsområde i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder kapittel 2 og overnattingskapasitet som avgjør om den foreslåtte endringen gjelder.

Det internasjonale ISPS-regelverket som vil gjelde for passasjerskip i innenriksfart som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer, er forordning (EF) nr. 725/2004 om forbedret sikkerhet for fartøyer og havneanlegg, SOLAS kap. XI-2, ISPS-koden del A i sin helhet samt ISPS-koden del B hvor følgende deler er gjort bindende gjennom forordningen: 1.12, 1.16, 4.1, 4.4, 4.5, 4.8, 4.14, 4.15, 4.16, 4.18, 4.24, 4.28, 4.41, 4.45, 6.1, 8.3 til 8.10, 9.2, 9.4, 13.6 og 13.7.

De internasjonale rettskildene får dermed anvendelse som norsk forskrift, jf. sikkerhetsforskriften §§ 5 og 6. Det internasjonale regelverket har ulike pliktsubjekter, herunder maritime myndighetsorganer, samt bestemmelser med anvendelse når skipet planlegger anløp i andre land eller andre lands jurisdiksjonsområder, eller går i rute mellom ulike land. Bestemmelser som gjelder ved drift mellom ulike land, anses ikke å komme til anvendelse ved dette forslaget eller ved de aktuelle skipenes drift i Norge, og vil dermed ikke ha praktisk betydning i forbindelse med forslaget.

Det foreslås også at utenlandskflaggede passasjerskip sertifisert for innenriksfart i Norge og som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer, omfattes av virkeområdet tilsvarende norske passasjerskip.

6.3 Til sikkerhetsforskriften kapittel 6, §§ 25-30

Bestemmelsene i sikkerhetsforskriften kapittel 6 foreslås opphevet fra endringsforskriftens ikrafttredelsesdato.

7 Forslag til endringsforskrifter

Utkast til forskrift om endring av forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg

Hjemmel: Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet [dato] med hjemmel i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 30 andre ledd.

I.

I forskrift 29. mai 2013 nr. 538 om sikring av havneanlegg gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1. Virkeområde

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

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

(2) *Forskriften gjelder for havneanlegg som betjener norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer.*

(3) Alle skip som *nevnt i første ledd* som har et internasjonalt sikringssertifikat (ISSC) regnes til enhver tid for å være i internasjonal fart.

II.

Forskriften trer i kraft straks.

Utkast til forskrift om endring i forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet [dato] med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet §§ 2, 6, 39, 40, 43, 47 jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31.

I forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

- 1) Med unntak av § 17 og § 18, som gjelder for alle *norske skip*, gjelder denne forskriften for følgende:
- a. *norske* passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerskip, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I regel 2(d), samt *norske* passasjerskip som er sertifisert for passasjerskipsklasse A som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i *innenriksfart*
 - b. *norske* lasteskip, herunder hurtiggående lasteskip, med bruttotonnasje på 500 og derover som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I regel 2(d)
 - c. *norske* flyttbare boreinnretninger. Flyttbare boreinnretninger omfattes likevel ikke av kravene i denne forskriften når de er på lokasjon, eller hvis de ikke forflytter seg utenfor norske jurisdiksjonsområder
 - d. *norske og utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge som tilbyr overnatting og er sertifisert for 500 passasjerer eller mer*

§§ 25 til 30 oppheves.

II

Forskriften trer i kraft [dato].

Med hilsen

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Lina B. Røssevold
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Nærings- og fiskeridepartementet
SJØFARTSDIREKTORATET

Postboks 8090 Dep 0032 OSLO