

# RAPPORT – ARBEIDSPAKKE 2.1, ARBEIDSGRUPPE 1 BRUKERBEHOVSKARTLEGGING



---

## SAMMENDRAG

Målet med arbeidspakke 2.1 er å utvikle effektive løsninger for deling og samhandling, spesielt fokusert på anløpskoordinering, effektivisering av tjenesteleveranser og toveis-integrasjon. Arbeidet starter med brukerkartlegging blant anløpsinteressenter for å identifisere områder og integrasjoner som gir størst nytte. Deretter vil toveis-integrasjon mellom SafeSeaNet (SSN), Den norske los, og havnenes IT-system utredes, spesifiseres, og pilotes. Arbeidspakken vil også etablere en felles arena for samhandling i transportsektoren til sjø på prioriterte områder. Hvilke aktiviteter som prioriteres i arbeidspakken, vil styres av kartlagte brukerbehov og planlagte gevinster.

I den første delen av arbeidspakken var målet å kartlegge brukerbehov knyttet til anløpskoordinering og integrasjon mot SafeSeaNet og Den norske los. Dette har blitt gjennomført i samarbeid med ulike aktører interessert i havneanløp. Deltakerne i arbeidsgruppe 1 har deltatt i digitale workshops og identifisert brukerbehov, med fokus på prioritering basert på gevinster for nøkkelaktørene. Denne rapporten oppsummerer resultatene fra disse arbeidsøktene, og vil danne grunnlag for videre arbeid i arbeidspakken.

## Arbeidsgruppe 1 – AP2.1

**Emne:** Brukerbehovskartlegging knyttet til anløpskoordinering og integrasjon mot SafeSeaNet og Den norske los.

**Dato:** 21.12.2023

**Leder av arbeidsgruppa:** Maléne Peterson, Norkart

**Utarbeidelse av rapport:** Maléne Peterson, Norkart

**Deltakere i workshops i arbeidsgruppe 1:** Oslo Havn, Kristiansund Havn, Arendal Havn, Kristiansand Havn, Bergen Havn, Kystverket, Kartverket, Norkart, Norske havner, Grieg Connect, Grieg Logistics, Samskip og North Sea Container Line (NCL).

**Kvalitetskontroll:** Edvin Kongsten Wibetoe, Oslo Havn.

**Bilder:** Maléne Peterson, Line Langkaas

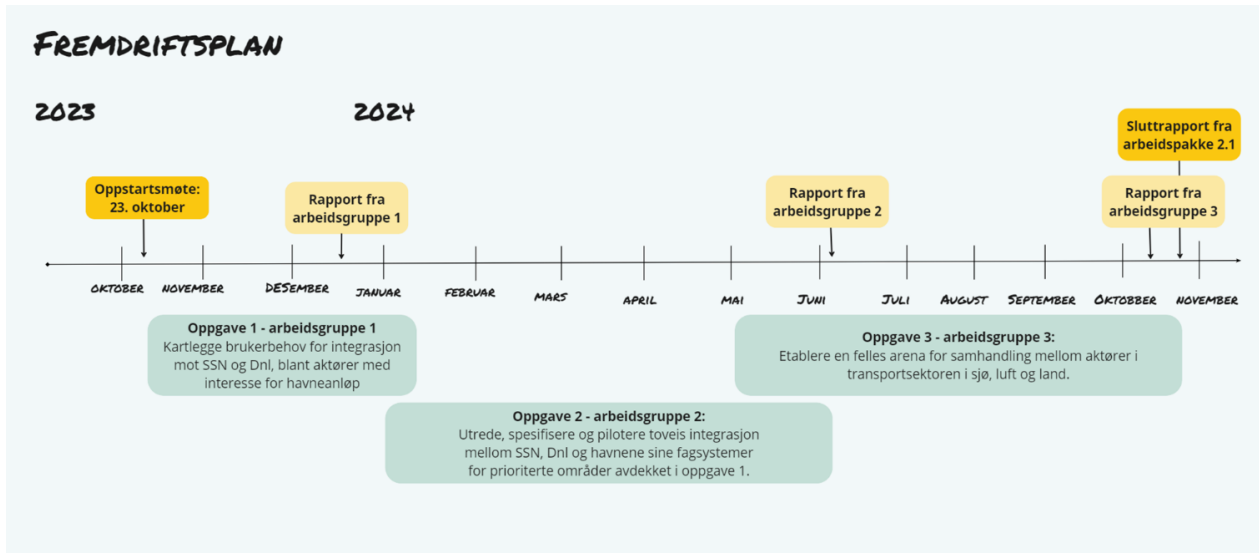
---

## INNHold

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. BAKGRUNN OG FORVENTNINGER</b>                                                  | <b>4</b>  |
| 1.1 Hva er «SafeSeaNet»?                                                             | 5         |
| 1.2 Hva er «Den norske los»?                                                         | 6         |
| 1.3 Hvorfor er det viktig med integrasjon mot akkurat disse?                         | 8         |
| <b>2 KARTLEGGING AV BRUKERBEHOV – METODIKK</b>                                       | <b>9</b>  |
| 2.1 Aktørkartlegging                                                                 | 10        |
| 2.2 Drømmesituasjon                                                                  | 15        |
| 2.3 SWOT-analyse med hovedfokus på hindringer/utfordringer og muligheter/ gevinster. | 20        |
| 2.3.1 Anløpskoordinering og integrasjon mot SafeSeaNet                               | 20        |
| 2.3.2 Integrasjon mellom Den norske los og havnedatabasen                            | 22        |
| 2.4 Prosesser i fokus og prosesskart                                                 | 23        |
| 2.4.1 Hvilke prosesser/delprosesser bør prosjektet fokusere på?                      | 23        |
| 2.4.2 Hva finnes fra før, som vi kan bygge videre på?                                | 23        |
| 2.4.3 Prosesskart                                                                    | 23        |
| <b>3 BRUKERBEHOV OG PRIORITERINGER</b>                                               | <b>27</b> |
| 3.1 Idémyldring og avstemning rundt aktuelle brukerhistorier                         | 27        |
| 3.2 Brukerhistorier for prioriterte tema                                             | 28        |
| 3.2.1 Brukerbehov – Havnevakt                                                        | 28        |
| 3.2.2 Brukerhistorier – Havnevakt:                                                   | 30        |
| 3.2.3 Brukerbehov – rederi/agent                                                     | 32        |
| 3.3 Brukerhistorier – rederi/agent                                                   | 34        |
| 3.3.1 Brukerbehov – Den norske los                                                   | 37        |
| 3.4 Brukerhistorier – Den norske los                                                 | 39        |
| <b>4 ANBEFALINGER TIL ARBEIDSGRUPPE 2</b>                                            | <b>41</b> |
| 4.1 Hvilken kompetanse trenger vi inn i arbeidsgruppe 2?                             | 41        |
| 4.2 Hva er nøkkelen til suksess?                                                     | 42        |
| 4.3 Hva er fallgruvene?                                                              | 42        |
| <b>5 OPPSUMMERING BRUKERBEHOV OG PRIORITERINGER</b>                                  | <b>43</b> |

## 1. BAKGRUNN OG FORVENTNINGER

Hovedmålet for arbeidspakke 2.1 er å utvikle gode løsninger for deling og samhandling, for effektivisering av tjeneste-leveranser og toveis-integrasjon. Arbeidspakken har mål om å finne utav hvordan en kan få til enklere koordinering av anløpsinformasjon. Hvordan kan en få til synkronisering av anløpsdata og integrasjon mellom system som SSN, DnI og havnenes IT-system? En har også mål om å etablere en felles arena for samhandling mellom aktører i transportsektoren i sjø, luft og land.



Figur 1. Fremdriftsplan AP2.1

Oppgaven til arbeidsgruppe 1 var å kartlegge brukerbehov for integrasjon mot SafeSeaNet (SSN) og Den norske los (DnI) blant aktører, som har interesse for anløp av skip i havn. Brukerkartleggingen ble gjennomført gjennom idémyldring og gruppearbeid i flere digitale og en fysisk workshop. Underveis ble det brukt mange ulike metoder, for å få frem ulike nyanser. Det ble brukt en smidig metodikk, der resultatene i forrige workshop hele tiden fikk styre retningen for den neste. Arbeidet ble avsluttet med å lage en prioritert liste over brukerbehov og planlagte gevinster.

### Aktivitetsbeskrivelse og tidsplan

| OPPGAVER                                                                                                                       | TID/VARIGHET  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Oppstartsfase AP2.1</b>                                                                                                     |               |
| Utarbeide mandat                                                                                                               | Uke 38 – 40   |
| SafeSeaNet – innledende møte og planlegging                                                                                    | Uke 40        |
| Oppstartsmøte arbeidspakke 2.1                                                                                                 | 23. okt. 2023 |
|                                                                                                                                |               |
| <b>Aktiviteter i arbeidsgruppe 1:</b>                                                                                          |               |
| Digital workshop med tema toveis-integrasjon mellom SafeSeaNet, Den norske los og havnenes fagsystem; brukerbehov og gevinster | Uke 45        |
| Fysisk workshop med aktører med interesse for havneanløp samt SafeSeaNet-kontakter                                             | Uke 46        |
| 1 – 2 Digitale workshops med tema etter behov                                                                                  | Uke 47 – 48   |
| Oppsummerende workshop – lage en prioritert liste over brukerbehov og planlagte gevinster                                      | Uke 48        |

---

## 1.1 Hva er «SafeSeaNet»?

SafeSeaNet er Norges skipsrapporteringssystem. Det er basert på et regelverk, som sier noe om hva skipene skal rapportere når de kommer til Norge. Mye av regelverket kommer fra EU og litt fra IMO. I praksis skal all bevegelse rapporteres i ett system – et Single window. Skipet rapporterer inn lovpålagte forpliktelser: sin ankomst, om noe skal fortolles, skipsstores, crew, passasjerer og hvilken type last skipet har om bord. Avfallslevering er også viktig. SafeSeaNet samler inn all denne informasjonen. Systemet er et selvbetjent, der hver og en rapporterer på ære og samvittighet.

SafeSeaNet (SafeSeaNet Europe) er et europeisk nettverk og informasjonssystem som er etablert for å lette og forbedre utvekslingen av maritim informasjon mellom medlemslandene i Den europeiske union (EU). Systemet er utviklet for å støtte sjøsikkerhet, maritim sikkerhet, og miljøvern i europeiske farvann.

### Hovedformålene til SafeSeaNet inkluderer:

1. **Sjøsikkerhet:** Bidra til å forhindre ulykker til sjøs og redusere risikoen for skipsulykker ved å gi myndighetene tilgang til sanntidsinformasjon om skipstrafikken.
2. **Maritim Sikkerhet:** Muliggjøre effektiv håndtering av situasjoner knyttet til maritim sikkerhet, inkludert håndtering av farlige eller forurensende laster.
3. **Miljøvern:** Overvåke og håndtere utslipp og forurensning fra skip for å bevare det marine miljøet.
4. **Informasjonsdeling:** Fremme samarbeid og informasjonsdeling mellom medlemslandene og relevante myndigheter for å styrke den generelle sikkerheten og effektiviteten i skipsfart.

SafeSeaNet fungerer som et sentralt informasjonssystem der medlemslandene rapporterer og deler informasjon om skip og skipstrafikk. Dette inkluderer detaljer om skipets bevegelser, last, farlige stoffer om bord, og annen relevant informasjon. Systemet letter også utvekslingen av informasjon mellom landene og gir myndighetene tilgang til viktig data for å kunne reagere raskt på nødsituasjoner eller ulykker til sjøs.

Det er verdt å merke seg at SafeSeaNet er en del av et større rammeverk for maritim sikkerhet og overvåkning i EU, og det samarbeider tett med andre relevante systemer og tjenester for å oppnå felles mål for sjøsikkerhet og miljøvern.

Prinsippet er at en samler informasjon og videreformidler til ulike aktører på land. SafeSeaNet er et meldingssystem, som skal tilby meldinger frem og tilbake mellom databasen. Når skipet legger inn f.eks. sitt mannskap og passasjerer inn i SafeSeaNet, tar systemet ansvaret for å levere informasjon til norske myndigheter og alle havner som er registrert der. Per i dag samler vi i Norge inn omtrent 110 000 meldinger i året ift. ankomst og avgang fra en havn. SafeSeaNet brukes som et verktøy for å fasilitere rapporteringen.

Informasjonen i SafeSeaNet distribueres både gjennom et API og et grafisk grensesnitt. Det fins enkel toveis-kommunikasjon mellom skip og havn pr i dag, stort sett går kommunikasjonen fra skip til havn. I Norge har systemet vært etablert siden ca. 2005, og i løpet av årene har det vært tilpasset ift. ulike juridiske krav. Det fins små havner i dag, som ikke har økonomi og vilje til å integreres mot systemet. Når systemet skal videreutvikles, er det viktig at SafeSeaNet blir en løsning som passer for alle.

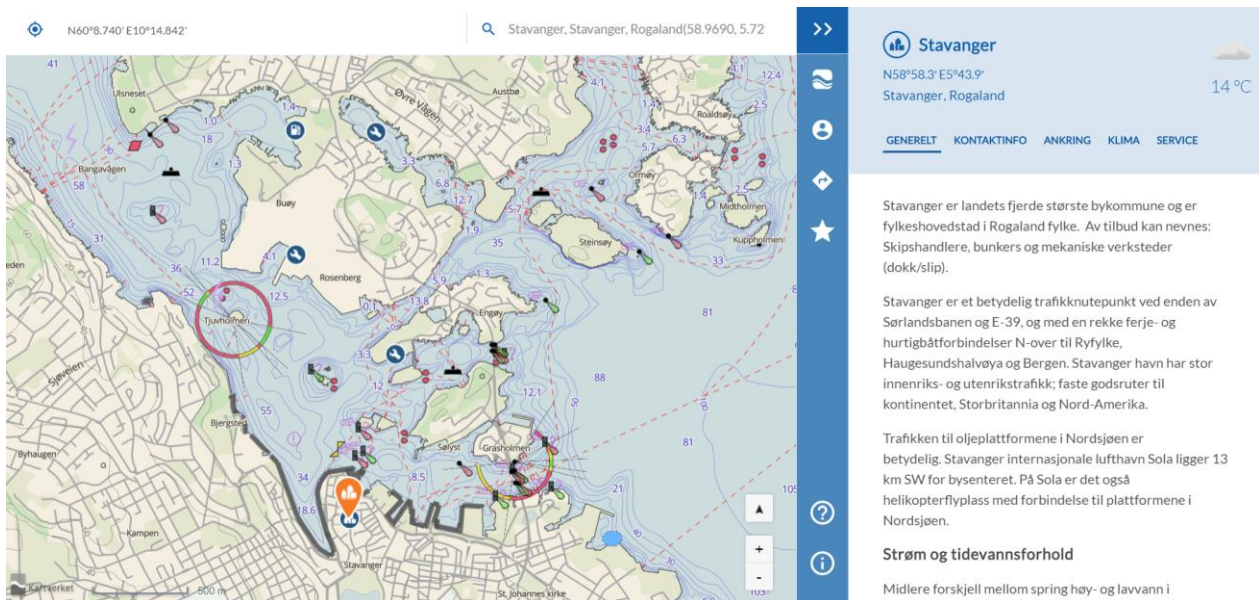
Det er ikke alt som ligger i SafeSeaNet, som kan deles til havnesystemene. Det meste av eierskapet til dataene ligger hos de ulike aktørene. Noe av denne informasjonen er skjermet, og kan ikke sendes videre fra SafeSeaNet. Eks. info mellom toll og fartøy.

## 1.2 Hva er «Den norske los»?

Den norske los er en farvannsbeskrivelse som dekker norskekysten, Svalbard og Jan Mayen – og er et supplement til sjøkartene. Den brukes til navigasjonsformål, og skal bidra til sikker og effektiv navigasjon for skip som opererer i norske farvann. Den har ansvar for å gi informasjon og veiledning til skipstrafikken langs norskekysten. Den inneholder kart, seilingsanvisninger for skipsleier, opplysninger om farvannet, havner, anløpssteder, ankerplasser, distanser med mer. En finner også viktig informasjon om vær, vind og tidevannsstrømmer. Den norske los produseres av Kartverkets Sjødivisjon (Kartverket sin nettside, 2023).

For registreringspliktige skip er det lovfestet at den nautiske publikasjonen Den norske los skal være om bord. Men mindre fartøyer vil også ha stor nytte av Den norske los, da farvannsbeskrivelsen også er tilrettelagt for å dekke fritidsflåtenes spesielle behov for informasjon.

I de fysiske «Den norske los» - bøkene var det tradisjonelt mye havneinformasjon. Ellers inneholder de i hovedsak beskrivelse av kysten og informasjon som seilingsbeskrivelser og ankerplasser. Historisk sett inneholdt disse bøkene mye informasjon om havner. Mye av informasjonen, som sto i bøkene var innhold som ikke var Kartverket sitt. Da det ble gjennomført en digitalisering av Den norske los i 2019, ble mye av innholdet som ikke tilhørte Kartverket fjernet. Kartverket eier kun selve beskrivelsen fra sjøen – seilingsbeskrivelser og ankerplassen. Bøkene ble digitalisert av Kartverket i 2019.



Figur 2. Den digitale farvannsbeskrivelsen for Den norske los.

Det ble videre satset på en digital farvannsbeskrivelse for Den norske los. Den ligger pr. i dag ute i versjon 1.0 her: [Farvannsbeskrivelsen Den norske los \(kartverket.no\)](https://kartverket.no/farvannsbeskrivelsen-den-norske-los). Her er informasjonen som en finner om tjenesten når en åpner den digitale farvannsbeskrivelsen:

*«Dette er første versjon av den digitale farvannsbeskrivelsen Den norske los.*

*Her vil du finne en beskrivelse av farvannet langs norskekysten med Svalbard. Den norske los er et supplement til sjøkartet og gir informasjon utover det sjøkartet gir. Sjøkartet, ENC eller papir er det offisielle navigasjonsprodukt.*

*Den norske los er en informasjonskilde som inneholder blant annet kart, seilingsbeskrivelser, opplysninger om farvannet, havner, anløpssteder, ankerplasser med mer. Viktig informasjon om vær, vind*

og tidevannsstrømmer er også å finne. Innhold er georeferert og du kan få oppslag ved å navigere og klikke på ikoner i kartet eller ved bruk av søkefeltet.

I versjon 1.0 vil det fortsatt være innhold fra pdf utgavene som ikke er med. Vil vi fortsette arbeidet med å georeferere og oppdatere innhold og det legges ut i løsningen fortløpende. Du kan planlegge en rute og få en rapport om innhold (point of interest) langs ruten. Det er Kartverket som utgir farvannsbeskrivelsen Den norske los og den vil erstatte bokversjonen og pdf utgaver.

Den norske los-bøkene *Alminnelige opplysninger* (pdf) og *Svalbard og Jan Mayen* (pdf) med *oppdaterte losskisser* (pdf utgitt april 2020), er foreløpig ikke en del av denne digitale utgaven av farvannsbeskrivelsen. *Historiske utgaver av Den norske los ligger på kartverket.no*

## Status i dag ift. havnedataintegrasjon i den digitale versjonen av Den norske los

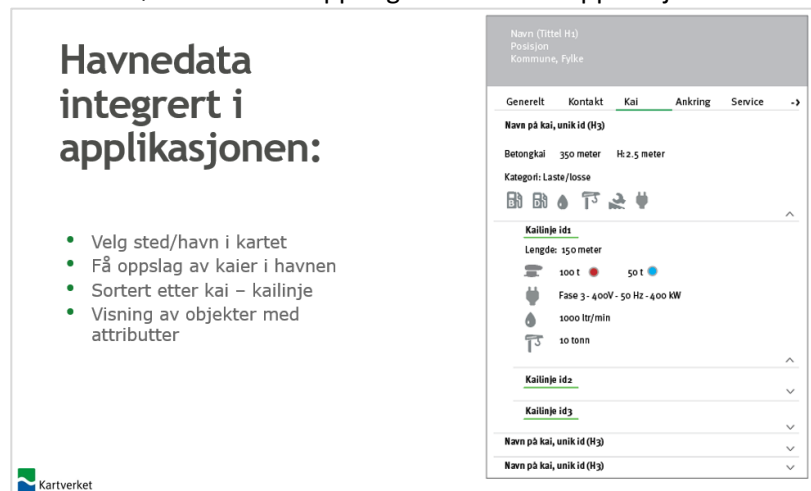
**Den norske los pr. i dag inneholder:** Kartgrunnlaget (vektortiles), Landdata, Sjødata, dybder og flytebrygger fra sjødivisjonens primærdatabase og ENC sjødata. Den har redaksjonelt innhold fra Svenskegrensen til Trøndelag. Av innholdstyper har den: Sted/havn, ankerplass, seilingsbeskrivelse, bunkers og verksted. En har tatt i bruk API fra «Se havnivå (Tide)» og Meteorologiske institutt (Yr), men det fungerer ikke. Tilbakemeldinger til Den norske los kan sendes inn pr. e-post

Kartverket, inkludert Den norske los, tok initiativ til havnedataprojektet, som etter hvert har blitt den havnedatastandarden vi har i dag. Selv om havnedata ennå ikke er integrert i Den norske los, er dette et mål for fremtiden. Brukerne av den digitale løsningen etterlyser informasjon om havnedata i den digitale løsningen for 'Den norske los.'

**Aktuelle havnedata, som en ønsker å få inn i den digitale Dnl er:**

- Kai, lengde og retning,
- Kaifront med kaiobjekter
  - fortøynig, kran, strøm, vann, beredskapspunkt, etc.
- Kaibeskaftenhet, Havnemyndighet, område
- ISPS anlegg, Havnereglement, Ankring, Kontaktinfo, Gjestebrygge, Fiskerihavner

Kartverket ønsker å få til oppslag i havnedata i applikasjonen.



Figur 3. Enkel designskisse på hvordan havnedata kan presenteres i Dnl applikasjonen, Kartverket 2023.

---

## 1.3 Hvorfor er det viktig med integrasjon mot akkurat disse?

Integrasjon mellom aktører med interesse for anløp til havn opp mot Den norske los og SafeSeaNet er viktig av flere grunner:

### 1. Forbedret sjøsikkerhet:

- **Sanntidsinformasjon:** Integrasjon tillater utveksling av sanntidsinformasjon om skipstrafikken. Dette muliggjør bedre overvåking og håndtering av skipsbevegelser, noe som er avgjørende for å forebygge ulykker til sjøs.
- **Losbemanning:** Aktørene kan samarbeide med Den norske los for å optimalisere losbemanningen, spesielt i kritiske navigasjonssituasjoner.

### 2. Effektiv havneadministrasjon:

- **Lastinformasjon:** Integrert tilgang til lastinformasjon via SafeSeaNet gir havneadministrasjonen bedre innsikt og forberedelse for håndtering av last ombord.
- **Tjenestebestilling:** Direkte integrasjon gir mulighet for enklere og mer effektiv tjenestebestilling og håndtering av nødvendige tjenester ved anløp.

### 3. Effektiv planlegging:

- **Effektiv planlegging:** Integrert informasjonsflyt tillater aktørene å planlegge anløp mer effektivt, redusere ventetid og optimalisere utnyttelsen av havneinfrastruktur.

### 4. Samsvar med reguleringer:

- **Regelverk og sikkerhetsstandarter:** Aktørene kan sørge for at de er i samsvar med gjeldende nasjonale og internasjonale reguleringer og sikkerhetsstandarter, spesielt knyttet til rapportering og håndtering av farlig last.

### 5. Miljøvern og bærekraft:

- **Overvåking av utslipp:** Integrert tilgang til miljødata via SafeSeaNet vil kunne bidra til overvåking av skipets utslipp og oppfylle bærekraftmål.

### 6. Økt effektivitet og konkurransekraft:

- **Automatiserte prosesser:** Integrasjon muliggjør automatiserte prosesser, noe som reduserer manuelt arbeid og øker effektiviteten.
- **Bedre konkurransekraft:** Bedre integrasjon mot SafeSeaNet, vil gi aktørene mulighet til å oppnå bedre konkurransekraft ved å tilby raskere og mer kostnadseffektive tjenester.

### 7. Raskere respons på nødsituasjoner:

- **Håndtering av ulykker:** Integrert informasjon gir myndighetene rask tilgang til nødvendig data for å håndtere nødsituasjoner og ulykker til sjøs.

Samlet sett legger integrasjonen grunnlaget for en sømløs og effektiv drift i maritim sektor, bidrar til økt sikkerhet og bærekraft, og styrker konkurransekraften til alle involverte aktører.

## 2 KARTLEGGING AV BRUKERBEHOV – METODIKK

I arbeidsgruppa er det blitt jobbet med aktuelle temaer i digitale workshops i det digitale white board-verktøyet Miro. Miro er en digital plattform for samarbeid og visuell kommunikasjon. Den gir brukere muligheten til å opprette digitale tavler som kan brukes for kreativt samarbeid, idédugnader, prosjektstyring mm. Miro gir et virtuelt rom der deltakerne kan lage, dele og samarbeide på ulike typer innhold, inkludert tekst, bilder, figurer og notater. Samme Miro-brett ble brukt gjennom hele workshopserien, slik at gruppa kunne holde en god flyt mellom arbeidsøktene. Arbeidsgruppa har også hatt en fysisk workshop på Gardermoen.

- Første digitale workshop, 07.10.2023
  - Hvilke aktører har vi med interesse for havneanløp?
  - Hvilken rolle har aktørene?
- Fysisk workshop på Gardermoen, 16.11.2023
  - Aktørkartlegging
  - Drømmesituasjon
  - SWOT-analyse, hindringer og gevinster
  - Prosesser i fokus og prosesskart
- Andre digitale workshop, 30.11.2023
  - Gjennomgang av resultater fra fysisk workshop
  - Idémyldring og avstemning rundt aktuelle brukerhistorier
  - Brukerhistorier
- Tredje digitale workshop, 05.12.2023
- Oppsummerende workshop, 07.12.2023
- Workshop med havnene med tema brukerbehov for havnevakt og terminaloperatør, 13.12.2023
- Miro-brett: [Digital havn - AP2.1, anløpskoordinering og integrasjon](#), [Visual Workspace for Innovation \(miro.com\)](#). Passord kan fås ved å kontakte delprosjektleder Maléne Peterson.



Bilde 1. Stort engasjement på workshopen på Gardermoen 16. november, bilder - Maléne Peterson og Line Langkaas.

---

## 2.1 Aktørkartlegging

Aktørkartlegging refererer til prosessen med å identifisere, analysere og kartlegge ulike aktører som er involvert i eller påvirker en bestemt situasjon, problem eller kontekst. Første trinn i aktørkartlegging er å identifisere alle relevante aktører. Dette inkluderer enkeltpersoner, organisasjoner, grupper eller institusjoner som har en interesse eller innflytelse i den gitte situasjonen eller på et bestemt område. For eksempel kan Samferdselsdepartementet være en sentral aktør i utbyggingen av en ny stamvei (Definisjon fra «Store norske leksikon», 2019).

Aktørkartlegging er en nyttig tilnærming for å skape en helhetlig forståelse av komplekse situasjoner og kan være et verdifullt verktøy for beslutningstakere og planleggere. Metoden kan tilpasses ulike kontekster, og kan brukes til å få oversikt over aktuelle aktører med interesse i et systemverktøy eller et prosjekt. Aktørene systematiseres ut ifra hvilken rolle og ansvar de har. Et viktig mål er å skape en felles forståelse for hvilke aktører som må hensyntas inn i prosjektet og hvorfor akkurat disse er viktige. Når en lager et aktørkart blir det lettere å holde oversikt over hvem som blir påvirket av ulike prosesser en skal i gang med, f.eks. i forbindelse med videreutvikling av et verktøy.

Aktuelle spørsmål når en ser på problemstillingen rundt bedre integrasjon mot SafeSeaNet er f.eks.:

- Hvem er aktuelle aktører ift. et anløp til havn?
- Hvilken rolle har de ift. anløpet?
- Hva er viktig for aktørene ift. bedre integrasjon og informasjonsflyt?
- Hvordan vil de bli påvirket av ev. endringer en gjør i systemene?

### **Del 1: Hvem er aktuelle aktører ift. anløp til havn, og hvilken rolle har de?**

Når det gjelder anløp til havner, er det flere aktører som spiller en sentral rolle i prosessen. Disse aktørene kan variere avhengig av geografisk beliggenhet, infrastruktur og spesifikke forhold i hver havn.

I den første digitale workshopen hadde vi fokus på hvem som er aktuelle aktører ift. anløp til havn og hvilken rolle disse har. Vi gjennomførte en runde med idémyldring først rundt hvilke aktører deltakerne kjente til. Aktørene ble gruppert i fellesskap i workshopen, og videre tok vi en tilsvarende idémyldring rundt hvilken rolle aktørene har. Dette er relevant ift. hvordan aktørene så plasseres i aktørkartet.



---

SafeSeaNet (SSN) gir myndighetene og andre aktører tilgang til sanntidsinformasjon om skip og deres last ombord. SafeSeaNet er utformet for å være et verktøy for samarbeid og informasjonsutveksling mellom ulike aktører i sjøtransportsektoren. Det bidrar til å forbedre sikkerheten, effektiviteten og overholdelsen av reguleringer i forbindelse med skipsfart og havnedrift.

De viktigste aktørene som har interesse av å bruke SafeSeaNet inkluderer:

**1. Havneadministrasjoner:**

- Dette inkluderer myndigheter og organisasjoner som administrerer havneområdet, håndterer havnesikkerhet og iverksetter regelverk. Dette kan også omfatte offentlige havneautoriteter eller private selskaper som driver og vedlikeholder havneinfrastrukturen. Havneadministrasjoner bruker SafeSeaNet for å overvåke og håndtere anløp og avganger, last og lossetjenester, samt sikkerhetsaspekter knyttet til skipstrafikk i havnene.

**2. Myndigheter og offentlige organer:**

- Lokale, nasjonale eller internasjonale myndigheter har ofte en rolle i å regulere og håndheve lover og forskrifter knyttet til anløp til havner. Dette kan omfatte toll, immigrasjon, miljøreguleringer og andre aspekter. De bruker SafeSeaNet for å utføre grensekontroll, håndheve lover og reguleringer, og overvåke skipsaktiviteter.

**3. Rederier og operatører:**

- Rederier eller sjøfartsselskaper er blant de viktigste aktørene. De driver skipene som anløper havnen og er ansvarlige for transport av last og passasjerer. Rederier og skipseiere bruker SafeSeaNet-systemet for å rapportere informasjon om skipene sine og lasten de transporterer. Dette bidrar til å oppfylle kravene i forhold til sikkerhet, miljø og tollformål.

**4. Losvesenet:**

- Losbåter og losvesenet er involvert i navigasjonen av skipene inn og ut av havnen, spesielt i trange farvann. Losvesenet kan bruke SafeSeaNet for å koordinere og overvåke bevegelsen av skip og bistå med sikker navigasjon, spesielt i farvann nær havner.

**5. Agenter og representanter:**

- Agenter fungerer som mellommenn mellom rederier og havnemyndigheter. De tar seg av administrative oppgaver, sørger for dokumentasjon og kommuniserer mellom ulike aktører. Agenter som er involvert i håndteringen av skipstrafikk og havneaktiviteter kan bruke SafeSeaNet for å rapportere og koordinere ulike aspekter av skipets anløp og avgang.

**6. Terminaloperatører:**

- Terminaloperatører er ansvarlige for lasting og lossing av skipene. Dette kan inkludere containerterminaler, bulkterminaler og annen spesialisert lasthåndtering. Terminaloperatører kan dra nytte av SafeSeaNet for å få informasjon om skip og last som ankommer og forlater terminalen.

---

Andre aktuelle aktører med interesse for anløp til havn er listet under. Det er ikke avklart hvordan disse bruker SafeSeaNet:

**7. Leverandører av maritimt utstyr og tjenester:**

- Dette kan omfatte selskaper som leverer utstyr til skip, drivstoff, vedlikeholdstjenester og andre nødvendigheter for anløp og opphold i havnen.

**8. Piloter:**

- Piloter er erfarne sjøfolk som går om bord på skipene for å hjelpe kapteinene med navigasjonen i spesielt krevende farvann.

**9. Tugboat-operatører:**

- Taubåter (tugboats) er avgjørende for manøvrering av større skip i og ut av havner, spesielt når det gjelder å håndtere vanskelige værforhold eller trange farvann.

## **Del 2: Plasser de aktuelle aktørene i aktørkartet.**

I workshopen på Gardermoen jobbet vi videre med aktørene. Deltakerne jobbet gruppevis med å plassere dem inn i aktørkartet i ulike sirkler etter type. Aktørene ble kategorisert som kjerneaktører, direkte involverte aktører og indirekte aktører. Begrepene "kjerneaktører", "direkte aktører" og "indirekte aktører" brukes ofte i forbindelse med ulike analyser og tilnærminger, spesielt innenfor forretningsutvikling, prosjektledelse, og samfunnsvitenskap. Her er hvordan disse begrepene vanligvis blir definert:

**1. Kjerneaktører (Key Stakeholders):**

- Kjerneaktører refererer til de mest sentrale og direkte involverte aktørene i en bestemt situasjon, prosjekt eller problemstilling. Disse aktørene har ofte direkte interesse, makt eller påvirkning på resultatet av en beslutning eller hendelse. Identifisering og forståelse av kjerneaktørene er avgjørende for å kunne håndtere deres interesser og bidra til å oppnå målene i en gitt kontekst. De aktørene som identifiseres som kjerneaktører ift. anløp til havn, bør prioriteres høyt ift. arbeid med integrasjon mot SSN og Den norske los.

**2. Direkte aktører:**

- Direkte aktører er de som direkte deltar i en aktivitet, prosess eller situasjon. Disse aktørene har en håndgripelig rolle i hendelsen, og deres handlinger kan ha umiddelbar innvirkning på resultatet. For eksempel, i konteksten av anløp til havn, kan skipseiere, havnemyndigheter, og losbåtførere være direkte aktører som er direkte involvert i skipstrafikken.

**3. Indirekte aktører:**

- Indirekte aktører er de som ikke nødvendigvis er direkte involvert i den daglige driften eller beslutningsprosessen, men som likevel kan bli påvirket av resultatet. Deres interesser eller innflytelse kan være mer avledet eller langsiktig. For eksempel kan lokale samfunn, miljøorganisasjoner, eller leverandører være indirekte aktører i en havneanløpssituasjon, da resultatet kan påvirke dem, men de er ikke nødvendigvis direkte involvert i skipstrafikken.

Samlet sett gir disse begrepene en måte å kategorisere aktører basert på graden av direkte involvering og innflytelse de har i en gitt situasjon. Identifikasjon og analyse av både kjerneaktører, direkte aktører, og indirekte aktører er viktig for å få et helhetlig bilde av interessene og dynamikken som påvirker en bestemt kontekst eller beslutningsprosess.

Det var litt variasjon mellom gruppene ift. plassering i aktørkartet, da deltakerne syntes det var vanskelig å vurdere hvem som burde være kjerne-aktør og hvem som var direkte involverte aktører.



Figur 5. Oversikt over Kjerneaktører, Direkte involverte aktører og Indirekte aktører – fra Miro-brett brukt i digital workshop.

**Kjerneaktører:** Agent/rederi, vareeier, terminaloperatør, fartøy, havnevakt og LOS.

**Direkte involverte aktører:** Tjenesteleverandører, Systemleverandører, Politigrensekontroll, Forsvaret, Kystverket, Kystverkets ISPS/VTS, Kartverket, Rutetrafikk, PFSO/ISPS, vareeier, Skipsfører/mannskap, Grunndata-leverandører, Kommune-beredskap, Kommune-lege, Blålysetater, Passasjerer, Myndighet, Avfalls-mottaker, Skatt og Transportører fra havn til mottaker.

**Indirekte aktører:** Utdanning, presse, nødetater, Avinor, entreprenører i havneområdet, andre leverandører, fritidsfartøy og publikum.

## 2.2 Drømmesituasjon

Arbeidsgruppa gjennomførte en øvelse på den fysiske workshopen på Gardermoen, der deltakerne skulle tømme hodet rundt drømmesituasjon. Vi brukte en metode som kalles Crazy – 8. Denne metoden er en kreativ brainstormingsteknikk der deltakerne blir utfordret til å generere raske ideer i løpet av åtte minutter. Utgangspunktet er at gode ideer kommer fra hvor som helst, selv på under 8 minutter. Selv om denne metoden vanligvis brukes for å generere individuelle ideer, kan vi tilpasse den for å skape en drømmesituasjon for anløpskoordinering og SafeSeaNet-integrasjon.

Deltakerne på workshopen ble delt inn i grupper med ca. fire deltakere. Alle deltakerne fikk utdelt et A3-ark, som de fikk i oppgave å brette i åtte deler. De fikk 1 minutt pr. rute, der de skulle skrive ned sine idéer til drømmesituasjon rundt integrasjon mot SafeSeaNet og Den norske los.



Bilde 2. Drømmesituasjon - metodebeskrivelse.

Etter å ha tenkt på egen hånd, skulle deltakerne presentere sin beste idé i gruppa. Videre skulle gruppa presentere sine beste idéer for alle. Deltakerne kom frem til mange idéer til drømmesituasjon gjennom idémyldringen. Oppsummert kan idéene beskrives slik:

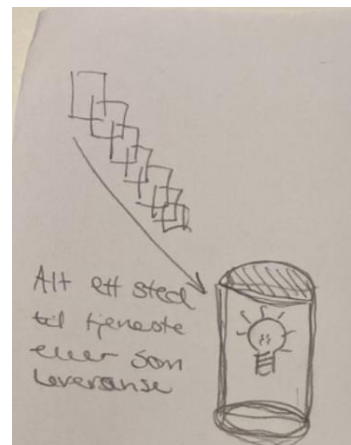
- **"Alt Ett Sted" Opplevelse:** En unik plattform gir alle aktører tilgang til all nødvendig informasjon på ett sted, en sømløs opplevelse som forenkler og optimaliserer arbeidsflyten.
- **Tidsbesparende planlegging:** Redusert tid for seilasplanlegging ved å konsolidere informasjon fra ulike kilder, og skape en effektiv prosess for aktørene.
- **Autoritative data for trygghet:** Oppdaterte, tilgjengelige og brukbare data gir en følelse av trygghet, med en FAIR (Findable, Accessible, Interoperable, Reusable) tilnærming for enkel gjenbruk av informasjon av utviklere.
- **Færre Systemer, mindre dobbeltarbeid:** Enkelt system reduserer behovet for opplæring og abonnementer, samtidig som det eliminerer dobbeltarbeid for havn, kommune, aktører og myndigheter.

- **Effektiv havneforvaltning:** Havner opplever økt inntjening gjennom en effektivisert forvaltning, støttet av optimal informasjonsflyt.

## Idéene ble videre kategorisert etter tema:

### Teknologisk integrasjon:

- **Integrasjon - brukere /tjenesteytere:** Kart, tjenester, oversikt, Port/SSN, dataflyt/samhandling
- Toveis integrasjon mellom SafeSeaNet og havnesystem
- Alt ETT sted til tjeneste eller som leveranse.
- **Ett system for alle aktører:** Forenkle arbeidsprosesser ved å tilby en felles plattform for rederier, agenter, havner og myndigheter.
- SSN + havn webside
  - Ved valg av havn kommer tjenester som leveres opp. Alt. sendes man videre til f.eks. Port der ferdigstilles informasjonen. Når anløpet endres til ETD lagres all fraktinfo og dette sendes videre til SSN ved bekreftelse/verifisering av havnen.
  - Prinsipp: Data skal legges inn 1 gang og brukes aut. ved behov.
  - DnL henter data fra havnedata, der havner har kvalifisert/kvalitetshevet info oppdaterte kart + havnedata.
- **Integrasjon med SafeSeaNet og Port:** Muliggjør direkte kommunikasjon og datadeling mellom SafeSeaNet, havner og andre relevante systemer.
- **Karttjenester:** Implementer integrasjon med Kystinfo for å sikre at all kartinformasjon er tilgjengelig for aktørene. SSN benytter kystinfo/FKB sine kart.
- Alle pålagte krav til support, som havner må følge opp bør samles i en plattform.
- Alle anløpsmeldinger kommer via SSN
- Link fra SSN til Port/havnesystem. Ønske om at SSN voyage også ivaretar link videre til havn
- Tilbakemeldingsmulighet i SSN ved korrigerende av data
- SafeSeaNet integrasjon med havnedatabasen er på plass
- Den norske los integrert med havnedatabasen
- Oppdatering av havnebasen fra SafeSeaNet og den norske los
- Dybdekarlegging av alle store havner er ferdigstilt
- Integrasjon mellom havnedatabasen og sjøkart
- SSN → Havnesystem: "Ai" leser e-post og vedlegg for direkte import i SSN fra havnesystem. Last, crew mm.
- SSN - toveis. Deler data inn til kystinfo. Eksempel - ISPS info om at et havnanlegg er godkjent er delt. fra SSN - PFSO og kontaktinfo.
- Integrasjon med Port - for fakturering av last
- Tjeneste direkte til tjenesteleverandør, havn el. 3. part. toveis.



## Sikkerhet og ISPS Kommunikasjon:

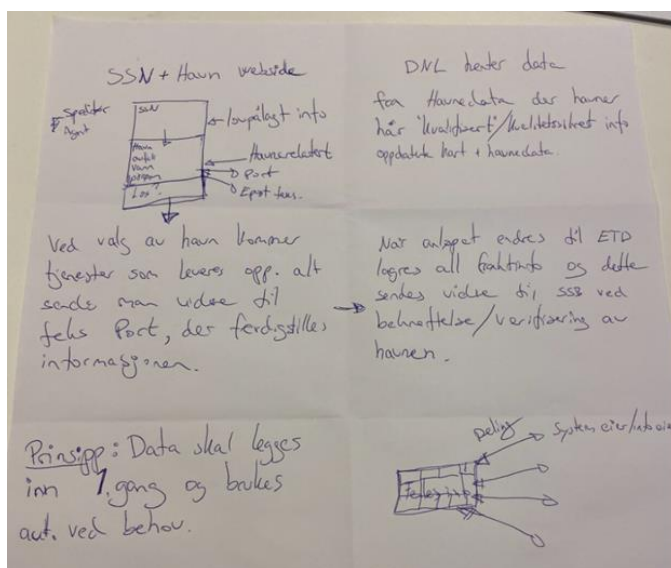
- **ISPS Meldinger og kommunikasjon:** Effektiviser ISPS-kommunikasjonen ved å benytte koder, informasjon om mannskap, besøkende, og kvitteringer for avstigning.
- **Automatisk ISPS info-oppdatering:** Få automatiske meldinger om at all ISPS-informasjon er lastet inn for å sikre rask og nøyaktig overholdelse av sikkerhetskrav.
- ISPS meldinger kvitteres i SSN.

## Datakvalitet og enhetlig Informasjonsflyt:

- **En definert datastruktur for havnedata:** Standardiser datastrukturen for å sikre kvalitetshevet informasjon og en enhetlig tilnærming til data.
- **Automatisk import av data fra havnesystem:** Effektiviser prosessen ved å la SSN lese og importere informasjon direkte fra havnesystem via AI-teknologi.
- **To-veis informasjonsflyt:** Implementer toveis kommunikasjon for å sikre at endringer i ETA og andre oppdateringer sømløst overføres mellom SSN og havnesystem.

## Effektiv tjenestebestilling og tilgang til Informasjon:

- **Tjenestebestilling via SSN:** Muliggjør direkte tjenestebestilling via SSN til havner eller tjenesteleverandører. I drømmesituasjonen er integrasjon av bestilte/ønskede tjenester på plass, slik at informasjonen sendes videre fra SSN til havnesystemet. Eksempler: Mulighet for booking av strøm og vann via SSN til havnesystemet, som håndterer bestillingen videre.
- **Felles Plattform for Myndigheter:** Skap en felles plattform der myndigheter som avfallshåndtering og mattilsynet kan samle pålagte krav og gi support til havner.
- **Tilgang til Live Besøkslogg:** Gir aktører tilgang til en livebesøkslogg for bedre oversikt over skipets aktiviteter ved anløp.
- 2-veis tjenestebestilling/behov. Ønsker at SSN enten ruter tjenestebestilling til havnens hjemmeside eller har funksjonalitet som behandler bestilling til havnens hjemmeside eller har funksjonalitet som behandler bestillingen som snakker med Port.
- Å kunne "trykke" på det aktuelle anløp og få all info om last, link til å bestille tjenesten etc. (havneportal) + link til agent - hva skjer? Proviant/boss, mannskapsskifte etc.

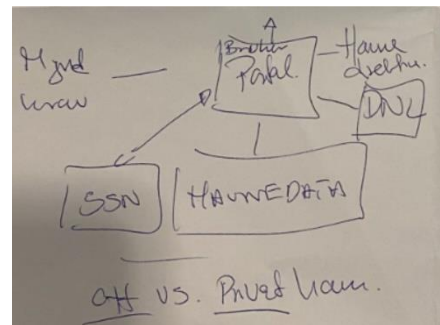


## Last/gods og mannskap:

- Tilgang til last/gods registreres automatisk.
- Lastinformasjon og lasteplan er inkludert i info til havnen.
- Forslag om bruker/rollestyrt infoflyt. Havn - lasteinfo m. begrenset info. Eks. Toll - full lastinfo. Politi – ... osv.
- At skip rapporterer last i SSN som går direkte inn i havneadm. (Port). Slipper egen rapportering. Godsrapportering videresendes til SSN.
- Last/statistikk (SSB): SSB henter ut last/statistikk selv fra systemet (SSN)
- **Mannskap og besøkende:** Tilgang til onsignersliste, live besøkslogg, passasjerlister via SSN, mannskapslister via SSN

### Tidseffektivitet:

- Korte ned på tid til planlegging av seilas, med å ha færre steder for å finne info.
- **Live Oppdateringer av ETA:** Muliggjør live oppdateringer av ETA i en planlegger, for bedre planlegging av seilas.
- **AIS-tider** deles med alle (faktisk info)
- **Tid**-oppdateringer flyter sømløst mellom SSN og fagsystem



### Avfallshåndtering og Miljø:

- **Elektronisk Avfallskvittering:** Implementer en elektronisk avfallskvitteringsprosess for å effektivisere avfallshåndtering og rapportering.
- At waste-funksjon i skip SSN tar høyde for alle regler og krav, slik at man slipper å siderapportere f.eks. til mattilsynet
- Felles plattform for myndigheter (Alle, flere): Avfall, mattilsynet. Alle pålagte krav til support (??) som havner må følge opp bør samles i en plattform.

### Generelle Forbedringer:

- SSN tar i bruk Kystinfo sine kart med innmålte havneobjekter. At SSN mappes bedre opp mot andre kart som f.eks. Kystinfo. Kystinfo innehar all kartinformasjon. Info åpner i alle temalag: DnI, FKB etc.

- **Ett system for alle aktører – world wide:** Jobb mot en global tilnærming ved å skape et felles system som kan brukes internasjonalt. Det ble også foreslått at Norge bør bli medlem av EU.

- **Automatisk Rapportering til SSB:** Automatiser rapportering av last- og statistikkdata til Statistisk sentralbyrå (SSB) for å forenkle og akselerere prosessen.

- **Cybersikkerhet:** Implementer robuste cybersikkerhetsmekanismer for å håndtere risiko knyttet til data og informasjonssikkerhet.

- «Havn uten mennesker»

- **Bruker/Rollestyrt Informasjonsflyt:** Tilpass informasjonsflyten basert på brukerens rolle, slik at relevante interessenter mottar nødvendig informasjon.

- **Dybdekartlegging av Havner:** Utfør dybdekartlegging av alle store havner for å forbedre navigasjonssikkerheten.

- **Havnedata:** Oppdaterte havnedata i alle norske havner: Alle norske havner er kartlagt etter havnedatastandarden. De som har behov for samme type data(havner) bør ha en samlet database, der dataene er standardisert. Dette gjelder andre type data enn havnedataene, som allerede er standardisert. En definert datastruktur med flere kilder "Data ett sted", havnedata blir kilde til alle API, verifiserte data "signert" i alle havner (bekreftet?)

- **3D-modeller** av alle store havner tilsvarende i kystinfo.

- Agenten (rederioperasjon) er kun rådgiver og innkjøper. Dette vil være med på å gjøre Norge mer attraktivt.

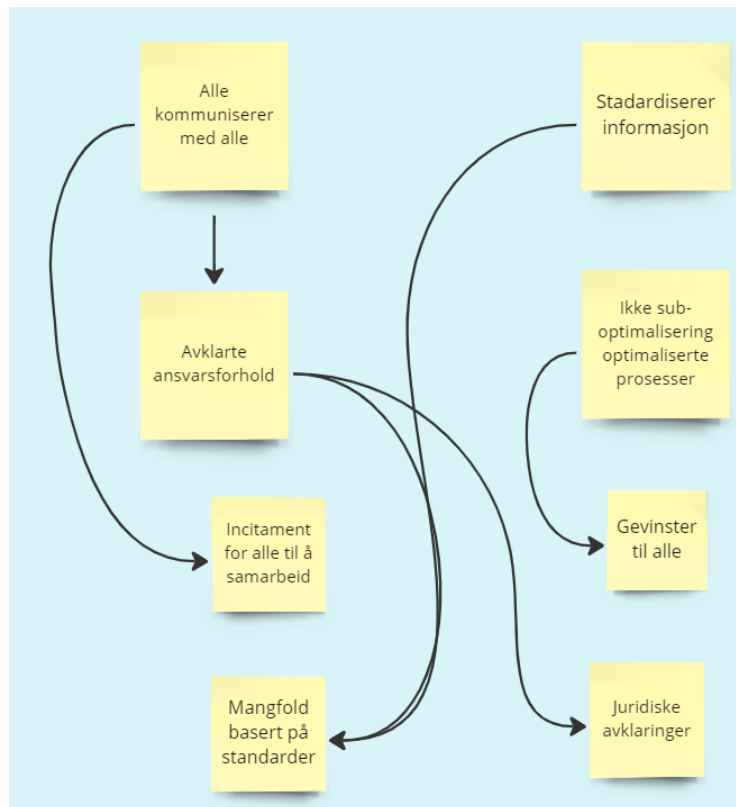
- Ved "Kai request" aktuelle dbg på fartøy er fartøy ISSC...?

- At info på fartøy inneholder om skipet, kan ligge på land – strøm

- **Ett system for alle aktører:** rederi, agent, havn og myndigheter.

- **Ett system/plattform som er:**

- Oversiktlig/ryddig
- Slippe å dra data fra ett system til et annet. Dataflyt mellom plattform/systemer
- All aktivitet et fartøy utfører bør logges ett sted.



## 2.3 SWOT-analyse med hovedfokus på hindringer/utfordringer og muligheter/ gevinster.

En SWOT-analyse er en strategisk planleggingsmetode som gir en oversikt over styrker (Strengths), svakheter (Weaknesses), muligheter (Opportunities) og trusler (Threats) i forhold til et bestemt mål eller en situasjon. I arbeidsgruppe 1 gjennomførte vi en variant av dette, der hovedfokuset ble rettet mot hindringer/utfordringer og muligheter/gevinster. Målet var at analysen skulle hjelpe oss med å identifisere hvordan vi best kunne navigere gjennom utfordrende forhold og dra nytte av muligheter når vi jobbet med de aktuelle oppgavene i arbeidspakken.

### Hindringer/Utfordringer:

- Gå grundig gjennom svakheter og trusler og identifiser spesifikke hindringer eller utfordringer som kan oppstå som følge av disse. Dette kan inkludere utfordringer knyttet til ressursbegrensninger, teknologiske hindringer, eller motstand fra interessenter.

### Muligheter/Gevinster:

- Gå grundig gjennom styrker og muligheter og identifiser konkrete muligheter eller gevinster som kan realiseres.

I workshopen delte vi deltakerne inn i to grupper med ulike fokusområder. Den ene gruppa så på «Anløpskoordinering og integrasjon med SafeSeaNet» og den andre så på «Integrasjon mellom den norske los og havnedatabasen». De ble utfordret til å se på hindringer/utfordringer og muligheter/ gevinster for de to fokusområdene.

### 2.3.1 Anløpskoordinering og integrasjon mot SafeSeaNet



Bilde 3. Analyse hindringer/utfordringer og gevinster/muligheter – Integrasjon mot SafeSeaNet.

---

## Hva er de største hindringene og utfordringene?

- Kommersielle forhold i kontrakt/næring
- Motvilje mot informasjonsdeling
- Ikke kunnskap om regler til å se hvor hindringen er
- Juridiske utfordringer, formelle hindre
- Regelverket
- GDPR
- Informasjonsregime/tilgangsstyring
- Personlig "sign on" for brukere 2-faktor løsning. Vanskelig å få til?
- Tildeling av rettigheter til aktuell info
- Global skipsfart har en løsning pr. land
- Streng retningslinjer for systemeier
- Vanskelig/krevende å få til API/integrasjon
- Lastrapportering - EU regelverk --> Norge (SSN)
- Uklar SSN funksjon/ 
- Systemeier
- Alternativer: mail/telefon
- Manglende vilje, særbehov, Det går ikke fordi, holdninger
- Mange aktører med forskjellige fokus og behov
- Ressurser, personell
- Forskjell i havne-Norge (små/store havner)

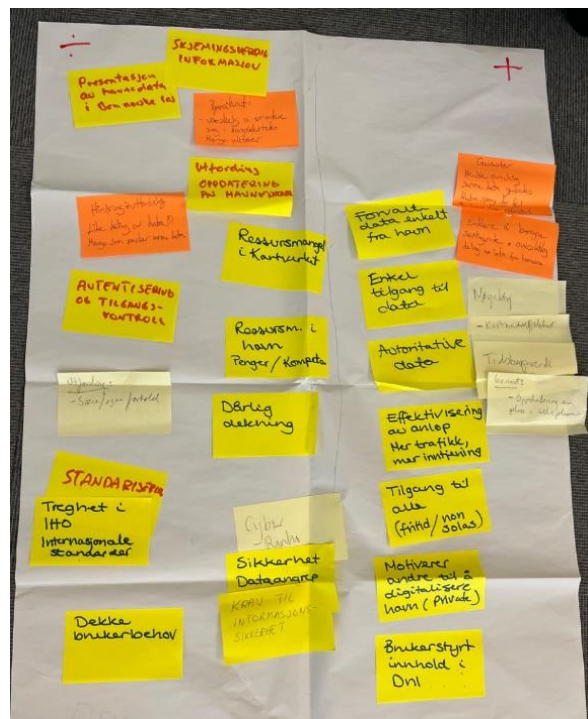
## Hva er de største gevinstene og mulighetene?

- Har effektiv skipsfart
- Økt effektivitet
- Mer presis info - fjerne manuell registrering
- Spare årsverk i koordinering
- Kun ett sted å rapportere/hente informasjon. Slipper dobbel rapportering
- Kortere tid for sjøfolk på data- mer tid til seilas
- Økonomikontroll - fra sender - mottaker
- Effektivisering av anløp. Sparer tid/penger/miljø
- Miljøgevinster for fartøy/havn. Tilpasse fart etc. til ledig
- Raskere og bedre infoflyt
- Alt samlet ett sted
- Effektive mannskap
- Mere åpent API
- Tilgang til allerede registrert info.
- Utvikle SSN
- Enklere hverdag for havneaktør/rederi
- Ett Single Sign on Window. En single source of truth.
- Ett sømløst system for brukere og myndigheter
- Sømløs samhandling mellom alle aktører involvert i et anløp
- Standardisert informasjonsflyt
- End-to-end perspektiv
- Bedre oversikt
- Mer effektiv ressursbruk, økte gevinster og redusert risiko
- Enklere å planlegge

### 2.3.2 Integrasjon mellom Den norske los og havnedatabasen

#### Hva er de største hindringene og utfordringene?

- Presentasjon av havnedata i den norske los
- Skjermingsverdig informasjon
- Byråkrati: Vanskelig å orientere seg - kompleksitet. Mange aktører
- Lite deling av data (?)
- Mange som ønsker samme data
- Oppdatering av havnedatabase
- Autentisering og tilgangskontroll
- Ressursmangel i Kartverket
- Ressursmangel i havn - penger/kompetanse?
- Sære/egne forhold
- Dårlig dekning - (mobildekning??)
- Standardisering - treghet i IHO - internasjonale standarder
- Dekke brukerbehov
- Cyber-risks
- Sikkerhet, dataangrep
- Krav til informasjonssikkerhet



Bilde 4. Analyse hindringer/utfordringer og gevinster/muligheter – med tema integrasjon av Den norske los mot Havnedatabasen.

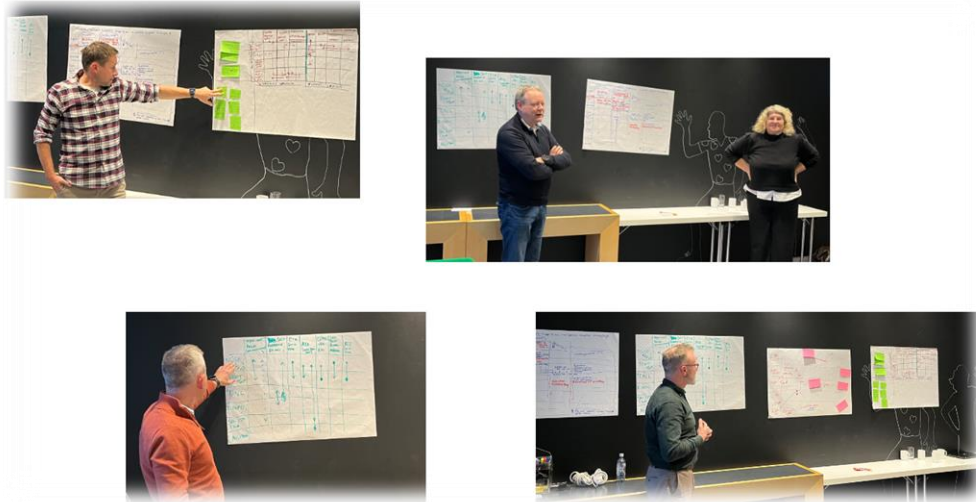
#### Hva er de største gevinstene og mulighetene?

- Forvalte data enkelt fra havn
- Enkel tilgang til data
- Autoritative data
- Effektivisering av anløp. Mer trafikk, mer inntjening
- Tilgang til alle (fritid/non solas)
- Motiverer andre til å digitalisere havn (private)
- Brukerstyrt innhold i DnI
- Mindre punching. Samme data gjenbrukes. Mindre sjanse for feil. Billigere/mer effektivt
- Enklere å beregne seilingsrute + oversiktlig deling av info fra havnene
- Nøyaktig
- Kostnadseffektivt og tidsbesparende
- Oppdatering en plass = alle plan

---

## 2.4 Prosesser i fokus og prosesskart

Gruppene tenkte gjennom hva som bør være fokusområder og hva som finnes fra før. De utarbeidet så prosesskart med «swimlanes» for den mest aktuelle prosessen. I prosesskartet valgte de fire gruppene hver sin situasjon/prosess og så på hvordan informasjonen flyter ift. roller og systemer.



Bilde 5. Presentasjon av prosesskart på workshop - Gardermoen 16. november 2023, foto: Maléne Peterson.

### 2.4.1 Hvilke prosesser/delprosesser bør prosjektet fokusere på?

- SSN. Bestilling for fartøy linkes til havnen. Administrasjonsverktøy to-veis integrasjon.
- SSN: Avhuking av tjenester i SSN skaper misforståelser. Skipet tror det er en bestilling, men det er ingen automatikk til dette valget.
- Godsrapportering gjennom SSN. API mot havnesystemer. Direkte SSB-rapportering.

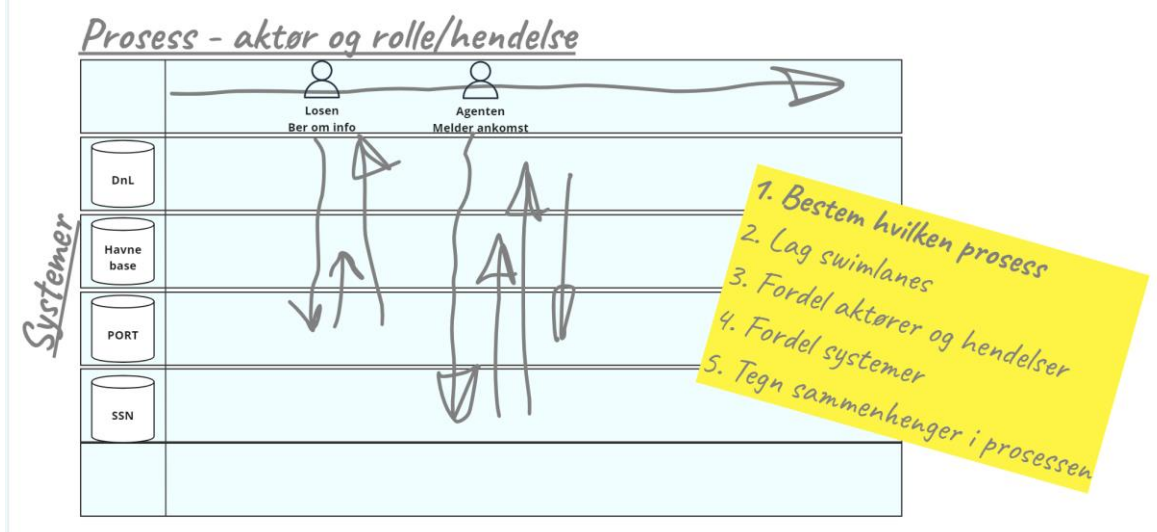
### 2.4.2 Hva finnes fra før, som vi kan bygge videre på?

- Port: tjenester, last
- Port: Havneportal for eksterne brukere (ikke i bruk)
- SSN: Farlig last-rapportering
- SSN: Enkel rapportering av ønsket levert avfall.
- Varevederlagsmodul godsrapportering (80 % ferdig)

### 2.4.3 Prosesskart

Prosesskart med bruk av swimlanes er en metode for å visualisere og dokumentere en prosess ved å organisere aktivitetene i ulike «svømmebaner» eller «lanes», som representerer ulike aktører, avdelinger eller enheter involvert i prosessen. Dette gir en visuell fremstilling av hvordan oppgaver flyter gjennom organisasjonen og hvilke aktører som er ansvarlige for ulike deler av prosessen.

# Prosesskart



Figur 6. Illustrasjon av prosesskart.

## Beskrivelse av gjennomføring av metoden:

**Identifisering av prosessen:** Start med å identifisere den spesifikke prosessen du ønsker å kartlegge. Dette kan være f.eks. vær at agenten melder inn et anløp til en havn.

**Identifisering av aktører (Swimlanes):** Identifiser de ulike aktørene eller enhetene som er involvert i prosessen. Dette kan være havnevakten, losen, terminalopertøren, agent/rederi m.fl. roller eller individuelle ansatte som har ansvar for ulike deler av prosessen.

**Tegning av svømmebaner (Swimlanes):** Tegn svømmebaner på prosesskartet, en for hver av de identifiserte aktørene. Svømmebanene representerer «baner» der aktivitetene vil flyte gjennom prosessen.

**Plassering av aktiviteter:** Plasser de ulike aktivitetene eller oppgavene som inngår i prosessen innenfor de relevante svømmebanene. Dette viser tydelig hvilke aktører som er ansvarlige for hver oppgave og hvordan oppgavene flyter gjennom prosessen.

**Pilrepresentasjon av flyt:** Bruk piler for å representere flyten av oppgaver og beslutninger mellom de ulike svømmebanene. Piler viser retningen av aktiviteten og gir en visuell representasjon av hvordan prosessen utvikler seg.

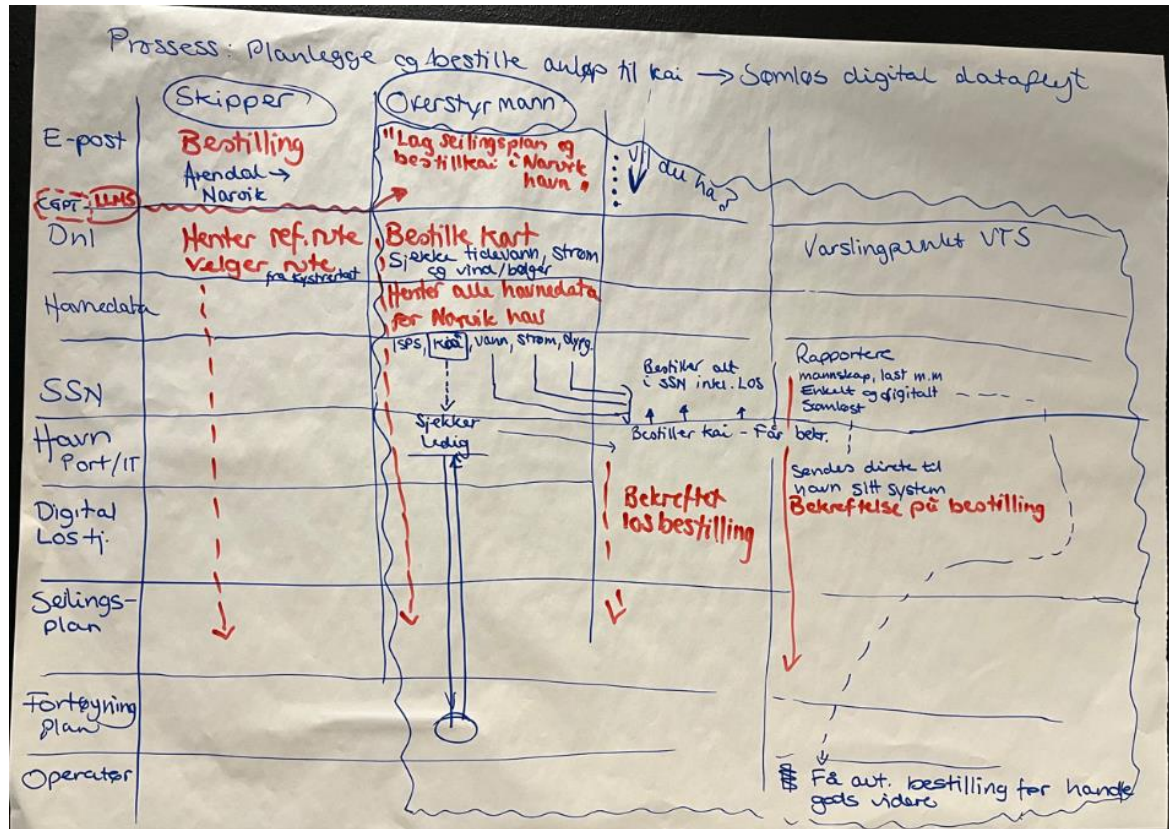
**Inkludering av beslutningspunkter og grenser:** Marker beslutningspunkter, kontrollpunkter og eventuelle grenser eller overganger mellom aktørene. Dette gir ytterligere kontekst og forståelse for prosessen.

**Dokumentasjon av aktiviteter:** Videre kan en legge til nødvendig dokumentasjon for hver aktivitet, inkludert start- og sluttdatoer, ansvarlige aktører, og eventuelle relevante detaljer som kan bidra til å forstå prosessen bedre. Dette ble ikke gjort i workshopen, men er noe en kan vurdere å se videre på i arbeidsgruppe 2.

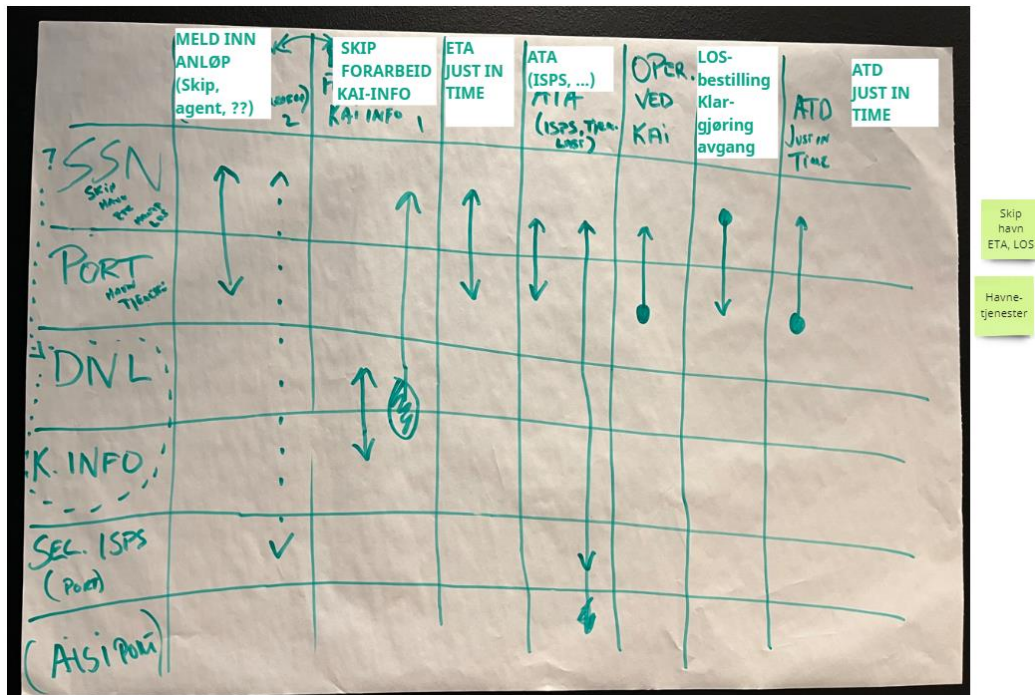
**Gjennomgang og iterasjon:** Gjennomgå prosesskartet med involverte aktører for å sikre nøyaktighet og relevans. Det kan også være nødvendig med iterasjon og justering etter hvert som prosessen utvikler seg eller endres over tid.

Ved å bruke swimlanes-metoden i prosesskartlegging, blir det enklere å forstå ansvarsfordelingen og samhandlingen mellom ulike aktører i en prosess. Dette gir et nyttig verktøy for analyse, forbedring og kommunikasjon som foregår i prosessen en ser på. Når en ser på prosesser rundt hvordan informasjonsflyten går mellom f.eks rederi og havn i forbindelse med et anløp kan en få et bilde av hvordan flyten går i dag. En kan også få en pekepinn på hvor det kan være mulig å gjøre endringer, som potensielt kan gi store gevinster for en eller flere av aktørene.

### Et drømmesenario – prosess: Planlegge og bestille anløp til kai

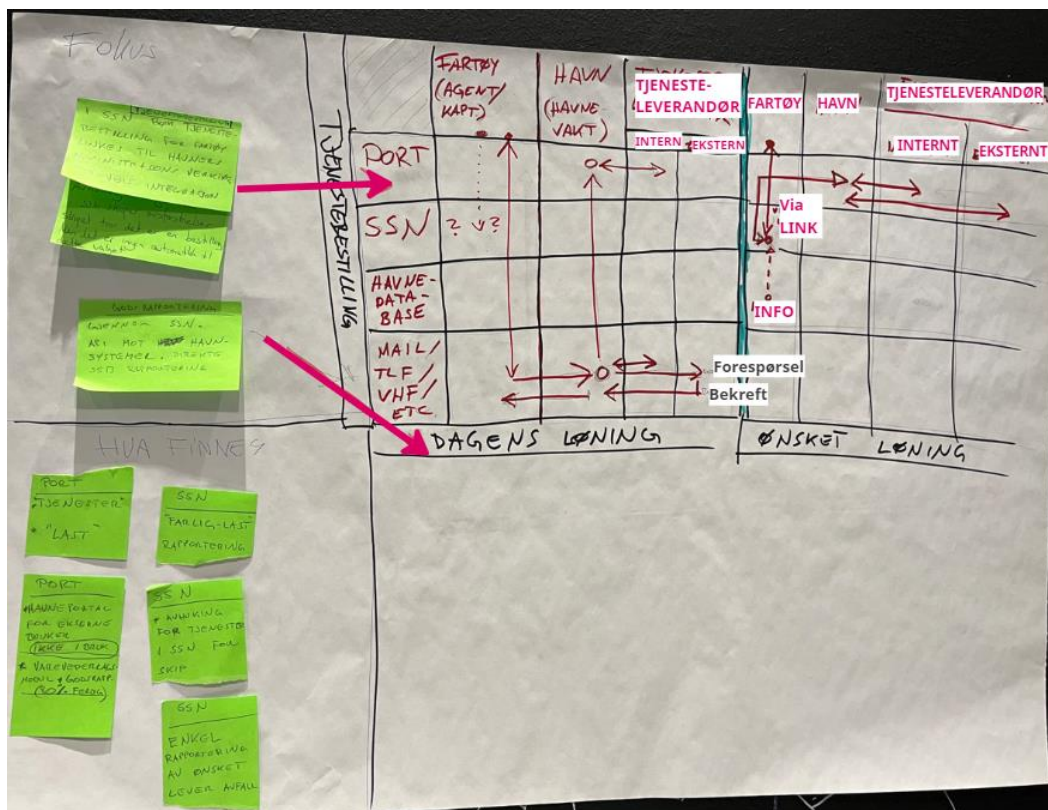


## Melde inn anløp:

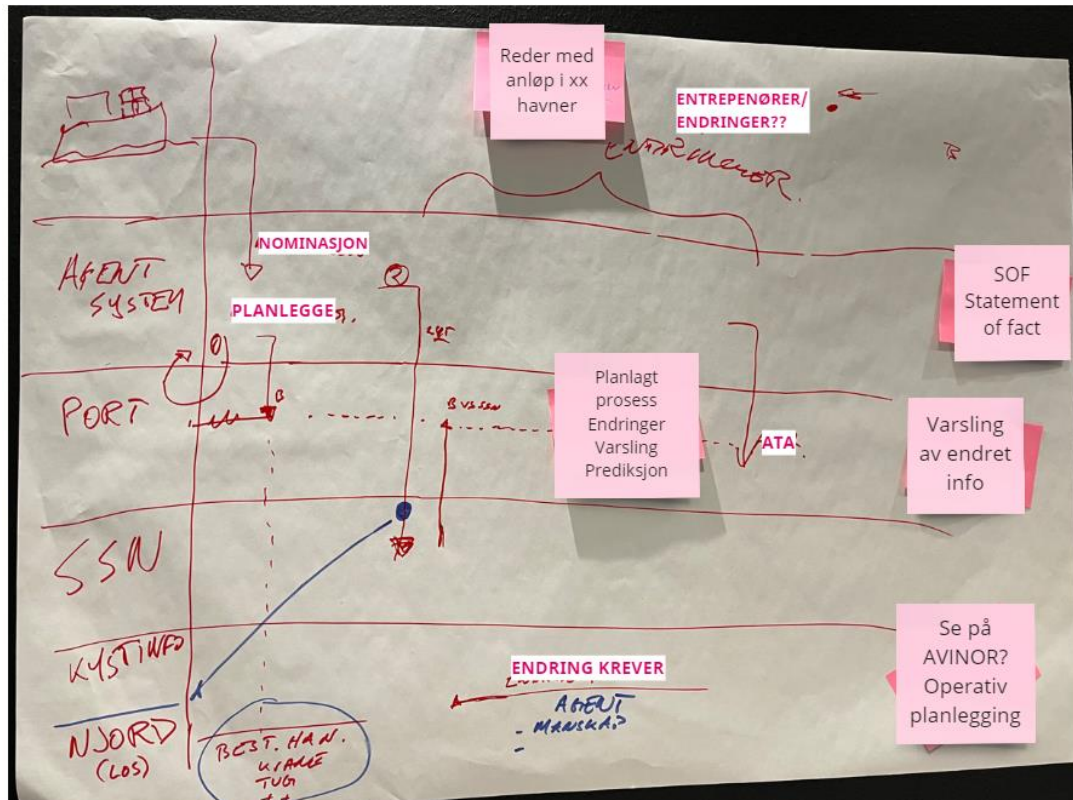


Er flyten lik i store og små havner? Ja, men det gjøres på forskjellige måter. Her bør alle bruke SafeSeaNet fremover.

## Bestilling av tjenester og mottak av tjenester (dialog mellom fartøy og havnevaktt)



## Reder med anløp til havn – rederens perspektiv



## 3 BRUKERBEHOV OG PRIORITERINGER

### 3.1 Idémyldring og avstemning rundt aktuelle brukerhistorier

Vi tok utgangspunkt i aktørkartet, og gjennomførte en avstemning blant deltakerne for å identifisere de mest prioriterte brukerhistoriene for videre utvikling i arbeidspakken. De aktørene som mottok flest stemmer inkluderte Agent/rederi, Fartøy, Havnevakst og Den norske los. Agent/rederi og fartøy ble kombinert under samme tema, da både havnekapteinen på et fartøy og agent/rederi som rapporterer anløp i SafeSeaNet har tilsvarende brukerbehov. Terminaloperatøren ble også høyt rangert i avstemningen og ble inkludert på listen over temaer som kunne tas med, avhengig av tilgjengelig tid og kompetanse på temaet. Det viste seg imidlertid underveis at det ble en stor nok oppgave å fordype seg i de tre temaene, som ble rangert øverst i avstemningen. En annen viktig faktor som spilte inn, var at vi ikke hadde terminaloperatør – kompetanse i arbeidsgruppa.

## 3.2 Brukerhistorier for prioriterte tema

Arbeidsgruppa startet med idemyldring rundt brukerbehov for havnevakt, agent/rederi og Den norske los. Videre ble brukerbehovene diskutert i arbeidsgruppa og sortert ift. temaer som hørte sammen. Behovene ble skrevet om til brukerhistorier, som gjør det lettere å se for seg de konkrete behovene til de ulike aktørene.

### 3.2.1 Brukerbehov – Havnevakt

#### Som havnevakt trenger jeg ... fra SafeSeaNet



#### Oppsummering av hva havnevakten trenger fra SafeSeaNet

1. **Mannskapslister og besøkende.** Havnevakten trenger tilgang til alle mannskapslister både on/off/signers og besøkende. Behov for oppdaterte crew/pax-lister. Hvor mange forventet besøkende har vi til skip X?
2. **Gods/last.** Havnevakt trenger tilgang til lasteinformasjon. Behov for oppdaterte godslister. Det er bl.a. svært viktig med informasjon om farlig last.
3. **Tjenestebestilling.** Havnevakten trenger informasjon om ønskede tjenester levert i/av havn.
  - Havnevakten trenger tilgang til å kunne bekrefte eller avkrefte ønskede tjenester «som er bestilt i SSN». Eksempler: Fortøyning, strøm, vann, avfall, kloakk/gråvann etc.
  - Tjenester fartøyet ønsker, går ikke automatisk inn i Port/havnesystem fra SSN i dag dersom rederi har krysset av.
  - Havnevakten trenger informasjon om planlagt aktivitet i havn, som f.eks. mannskapsbytte.
4. **Avfallslevering.** Havnevakten trenger informasjon om avfallslevering fra fartøy som har anløp til havnen.

- 
- Ikke alle skip skal levere avfall. Eks. Samskip leverer kun avfall i Rotterdam. Må likevel rapportere for hvert anløp til Norge. Direktivet har lagt opp til at alle må rapportere avfall. Men, når en har lagt inn kapasitet en gang så husker systemet det.
  - Avfallskvittering – kvittere ut i SSN istedenfor å få det inn i havna og så måtte sende. Ønsker mulighet for å krysse av for om en har avfall. Kanskje vi må kontakte/spille inn ift. regelverket for å få til endringer etter de effektiviseringsbehov som trengs.
5. **Varelevering.** Havnevakten trenger informasjon om forsyninger eller leveranser som skipet ønsker levert til kai. Drømmescenario – info kommunisert via systemet til havnevakt i forb. med at informasjon legges inn av rederi/agent/fartøy i SSN.
  6. **Hvilken kai skal skipet til?** Havnevakta trenger informasjon om det minst 24 timer før ankomst.
  7. **ETA/ETD m/opdateringer.**
    - Hensikt med anløp (lasting/lossing, type gods).
    - ETA som er oppdatert – hentes fra just in time fra SSN
  8. **Fakturainformasjon.** Havnevakten trenger informasjon om hvem fakturaen skal til? Skal den til havnevakt/skip?
  9. **Toveis – kommunikasjon med SSN.** Havna ønsker mulighet for toveis-kommunikasjon med SSN. Mulighet for å melde tilbake inn i systemet også, ikke bare å hente ut. At det er toveis-kommunikasjon mot SSN slik at all info flyter sømløst gjennom SSN mellom havn/agent/skip/vareeier/terminaloperatør/myndigheter
    - Bekreftelse – automatikk mellom havn og fartøy/SSN (unngå mye mail/tlf). Dialog i systemet istedenfor via e-post. Single Point Window
    - Kaibestilling
    - At skip/agent/myndigheter etc. får presentert korrekt og relevant informasjon om havnen gjennom SSN
  10. **Behov for informasjon:**
    - MMSI - Knyttet til AIS-transponderen (radiosenderen ombord)
    - ESI score - miljø score. Internasjonal miljøkategorisering
    - ISPS/ISSC info. ISSC informasjon - internation ship security certificate ihht. ISPS -forskriften
  11. **Havnevakten trenger skipsdata, for enklere planlegging.** Skipets «vitale» data (L/B/D/B.reg).
  12. **Dialogmulighet for endring av klokkeslett fra rederi/agent sin side.** Havna sitter og venter på å få informasjon om ankomst. Store gevinster med å få dette på plass.
  13. **Oversikt over quickfix – hva fins i SSN i dag?** Få en oversikt over hva er det for quickfix som allerede finnes i dag (havna har ikke full oversikt i dag), som det er enkelt å få ut informasjon fra – men som havna ikke vet om. Hva er de lavest hengende fruktene? SSN er et komplekst verktøy å gjøre masse endringer på.

---

### 3.2.2 Brukerhistorier – Havnevakt:

Behovene ble skrevet om til brukerhistorier.

#### 1. Mannskapslister og besøkende:

- Som havnevakt ønsker jeg tilgang til oppdaterte mannskapslister, inkludert on/off/signers, for å effektivt administrere og overvåke mannskapets bevegelser i havnen.
- Som havnevakt ønsker jeg å kunne få informasjon om antall forventede besøkende for et spesifikt skip, for å planlegge og tilrettelegge for ankomsten.

#### 2. Gods/last:

- Som havnevakt trenger jeg tilgang til oppdatert lasteinformasjon, spesielt detaljer om farlig last, for å sikre trygg håndtering og lagring av gods i havnen.
- Som havnevakt trenger jeg informasjon om skipet, som skal anløpe.

#### 3. Tjenestebestilling:

- Som havnevakt ønsker jeg å kunne bekrefte eller avkrefte bestilte tjenester i SafeSeaNet, som fortøyning, strøm, vann, avfall og kloakk/gråvann, for å sikre en smidig havneoperasjon.
- Som havnevakt ønsker jeg informasjon om planlagte aktiviteter i havnen, for eksempel mannskapsbytte, for å kunne tilrettelegge ressurser og tjenester effektivt.

#### 4. Avfallslevering:

- Som havnevakt ønsker jeg informasjon om avfallslevering fra fartøy, og muligheten til å kvittere ut avfall i SafeSeaNet for å effektivisere rapporteringsprosessen.

#### 5. Varelevering:

- Som havnevakt trenger jeg informasjon om forsyninger eller leveranser som skipet ønsker levert til kai, for å planlegge og koordinere logistikken i havnen.

#### 6. Hvilken kai skal skipet til, og når kommer det:

1. Som havnevakt trenger jeg informasjon om hvilken kai et skip skal til minst 24 timer før ankomst, for å kunne tildele riktig plass og ressurser.
2. Som havnevakt ønsker jeg en dialogmulighet for endring av ankomsttidspunkter fra rederi/agent sin side, for å unngå unødig ventetid i havnen.

#### 7. ETA/ETD m/oppdateringer:

1. Som havnevakt ønsker jeg oppdatert ETA, formål med anløp (lasting/lossing, type gods), og jevnlig oppdateringer for å bedre planlegge havneaktiviteter.

#### 8. Fakturainformasjon:

1. Som havnevakt ønsker jeg informasjon om hvem fakturaen skal sendes til, enten til havnevakt eller skipet, for en korrekt fakturering.

#### 9. Toveis – kommunikasjon med SSN:

1. Som havnevakt ønsker jeg muligheten for toveis-kommunikasjon med SafeSeaNet for å bekrefte bestillinger, kaibestillinger, og sikre at relevant informasjon flyter sømløst mellom havn, agent, skip, vareeier, terminaloperatør og myndigheter.
2. Som havnevakt ønsker jeg å kunne varsles umiddelbart i tilfelle uforutsette hendelser eller nødsituasjoner for å kunne håndtere situasjonen raskt og sikkert.

#### 10. Behov for informasjon:

1. Som havnevakt ønsker jeg å kunne motta og behandle anløpsinformasjon fra forskjellige aktører for å effektivt overvåke aktiviteten i havnen.

- Som havnevakt ønsker jeg tilgang til MMSI, ESI score, ISSC informasjon, for bedre planlegging og sikkerhetsvurderinger.

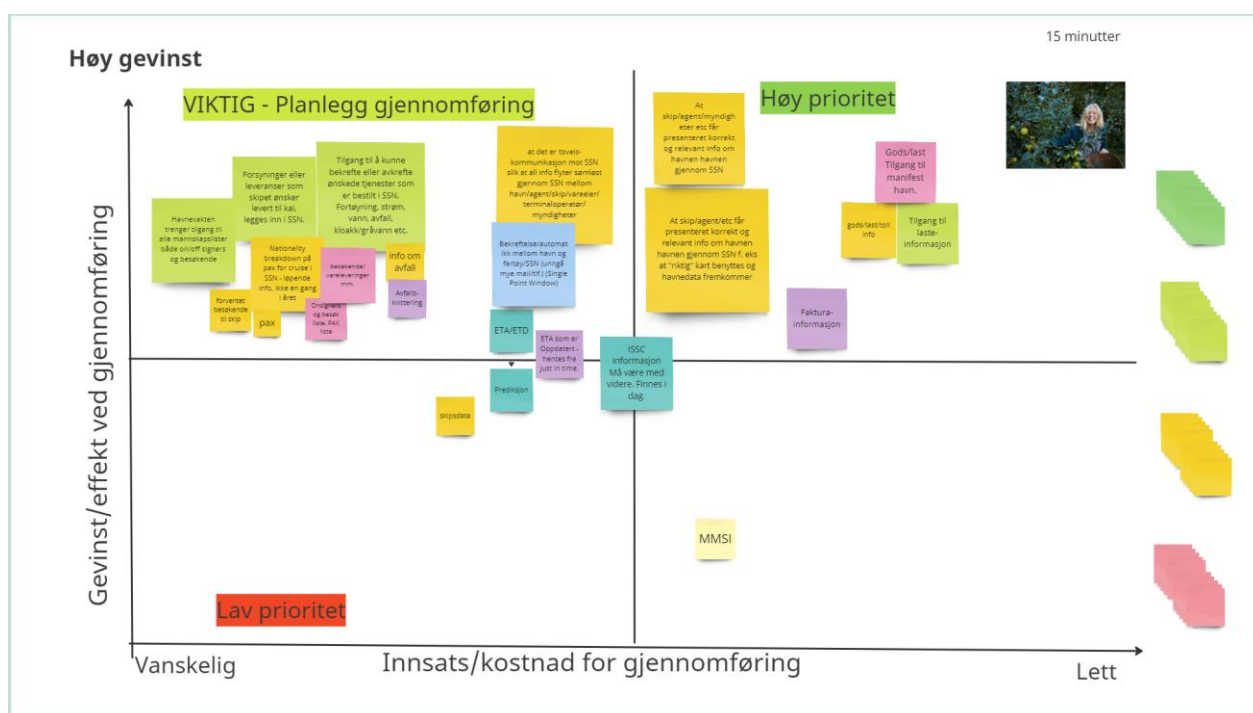
#### 11. Skipsdata for enklere planlegging:

- Som havnevakt ønsker jeg tilgang til skipets virale data (L/B/D/B.reg) for å forenkle planleggingsprosessen.

#### 12. Oversikt over quickfix:

- Som havnevakt ønsker jeg en oversikt over nåværende muligheter/quickfix i SafeSeaNet for å identifisere og implementere effektive løsninger, som allerede finnes.

Videre ble brukerbehovene plassert inn i en prioriteringsmatrise, der arbeidsgruppa så på gevinst/effekt ved gjennomføring, og om det ville være vanskelig eller lett å gjennomføre tiltak for gjennomføring.



Til slutt prioriterte arbeidsgruppa og samlet innspillene i en prioriteringsliste. Det ble satt opp noen punkt, som gruppa mente var viktig å hensynta ift. havnevaktens behov inn i videre arbeid i arbeidsgruppe 2.

#### Hva ønsker havnevakten at vi skal prioritere inn i arbeidsgruppe 2?

- Gods/last/toll info.** Havnevakten ønsker at informasjon om ting som gods og last skal deles fra SSN til havnesystemet, slik at en får brukt det og slipper manuell registrering. Det ligger mye info i SSN i dag, men informasjonen kommer ikke videre til havnen. Mye av informasjonen er også viktig for tollvesenet. Juridisk perspektiv ift. hva som er mulig å få til, er viktig å ta med.
- Sømløs tjenestebestilling.** Ønske om at forsyninger eller leveranser som fartøyet ønsker levert til kai kan legges inn og bekreftes/avkreftes i SSN. I dag kan en huke av, men ingen tar imot i andre enden. Bedre å fjerne det, hvis det ikke går videre. **Fokusområder:** mannskap, passasjerer og besøkende, bestilling av forsyninger/leveranser til skipet og info om avfall.
  - Løses enten med en lenke til havnesystemene (avhengig av at det er noe i andre enden der en kan bestille) eller kan en legge til rette for at bestillingen kan gjøres i SSN?

- Havnevakten trenger info om forsyninger/leveranser skipet trenger, direkte fra SSN.
  - Havnevakten trenger tilgang til alle mannskapslister (både on/off-signers) og besøkende direkte fra SSN. Nasjonalitets breakdown på passasjerer for cruise i SSN.
  - Havnevakten trenger info om avfall og avfallskvittering
3. **To-veis kommunikasjon** slik at all info flyter sømløst gjennom SSN mellom havn/agent/skip/vareeier/ terminaloperatør/ myndigheter. Bekreftelse/automatikk mellom havn og fartøy/SSN (unngå mye mail/tlf. (Single point window).
  4. **Utnytte API-er på en bedre måte** - få ut informasjon som ligger der i dag. Eks. Passasjertall (PAX). Fins API for det, men legger seg et annet sted enn ønsket i havnesystemet. Passasjertall er en last. Fins API for dette, som burde kunne utnyttes bedre. Kundeinformasjon, som ligger i API.
  5. **ETA/ETD.** Havnevakten ønsker oppdatert ETA, formål med anløp (lasting/lossing, type gods). Jevnlige oppdateringer vil hjelpe havnevakten å planlegge havneaktiviteter bedre.
  6. **Korrekt og relevant informasjon gjennom SSN.** Viktig at skip agent/myndigheter etc. får presentert korrekt og relevant informasjon om havnen i SSN, f.eks. at riktig kart benyttes og at havnedata fremkommer i kartet.
2. **Fakturainformasjon.** Havnevakten trenger informasjon om hvem fakturaen skal sendes til, enten til havnevakt eller skipet, for en korrekt fakturering.

### 3.2.3 Brukerbehov – rederi/agent

#### Som rederi/agent trenger jeg ... fra SafeSeaNet ... når jeg melder inn et anløp

Som rederi/agent trenger jeg... fra SafeSeaNet ... når jeg melder inn et anløp



---

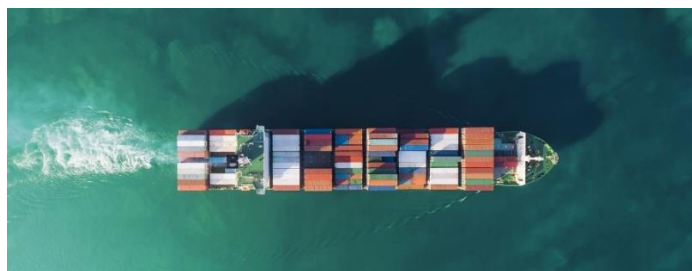
## Oppsummering av hva agent/rederi trenger fra SafeSeaNet

1. **Forslag til losstasjon i henhold til avreise** – lokasjon-anløp destinasjon. I dag fins ikke dette i SSN. En må bruke kartplanleggingsverktøy.
2. **Enklere redigering/endring/sletting av allerede bekreftede anløp**. Du må gå inn og kansellere/avbestille losbestillingen. Må så vente på bekreftelse før agent/rederi kan redigere den faktiske endringen. Det er store gevinster å hente ut med å få dette på plass i SafeSeaNet. Jo mer nøyaktige data en har i SafeSeaNet, jo mindre manuelle operasjoner blir det, og dess bedre blir verden.
3. **Dialogmulighet på endring av tidspunkter**. Det er behov for enklere redigering av klokkeslettet. Det er ingen logikk/Dialogboks som spør om du vil at endringen skal påføres de videre destinasjonene. Det hadde vært fint om det var mulig å få til. Her svir vi av årsverk i dag i norske havner. Ønske: Kunne endre klokkeslett og trykke OK. Da slipper også rederiet å kvi seg for å legge inn hele ruta. Forandringer i ruta er for komplisert å endre per. i dag. Dersom det er enklere å endre anløpstid vil det bli gjort. **For havna sitt perspektiv** er dette også en utfordring det hadde vært fint å få fikset opp i. Havna sitter og venter på å få informasjon om ankomst. Lettere å forstå hvorfor dette skjer når en ser hvor vanskelig det er å gjøre endringene.
4. **Bestillingsmulighet via SSN**. Mulighet for å bestille havnekran via SSN der nødvendig. Det går ikke an per i dag. En må skrive e-post til havna for bestilling. Dette er ikke ferdig utviklet i SSN. Det er en dialogboks der havna kan legge inn at det fins en kran, men den vises ikke på rapporteringssiden. Det som havna, hadde satt som mulige tjenester er ikke koblet sammen med det som faktisk fins i havna.
5. Deling av **anløpstidspunkt-informasjon** - Tidspunkt er det viktigste: Når kommer båten- når skal en stille med vann/kran osv. i havna.
6. **Langtidsplanlegging**. Dersom en kunne hatt større perspektiv i planleggingen i SSN – ruteplanlegging i større grad enn i dag. Ville gitt mer forutsigbarhet. Overordnet bilde av alle operasjoner innenfor en voyage. En voyage begynner på kontinentet og går innom flere havner. Hadde vært fint å kunne se hele denne i samme tidslinje i SSN. Få inn langtidsdata med planlegging i retur. Greit å ha forutsett at planen kan endres lett. Må være lett å utføre endringene.
7. **Automatisk utfylling av anløp med drag&drop**. Per dags dato fyller en inn en mal med hvem og hva som er om bord. Hadde vært fint å få inn at alle anløpene lå i den malen. Drag & drop til SafeSeaNet. Det samme gjelder for mannskapslister. Ligger i Excel i dag. Bruker masse tid på å flytte masse linjer inn i SafeSeaNet. Hadde spart enormt mye tid på det.
8. **Automatisk innlesing av crew-liste fra Excel-mal** – automatisk innlesning til SafeSeaNet hadde vært en drøm. Bruker Excelark om bord – må ha Excelark fordi skipene seiler i områder uten dekning. Smeller inn. Noe er feil – men tar litt tid å finne ut hva som er feil. Hvis en skal bruke Excel, hadde det vært bra med et forkammer der en kan jobbe med avvikene. Offline app – som fungerer på skip, men gir et vink til folk på land om at det er noen som jobber med dataene til sjøs. Viktig å holde rede på at all informasjon er rett.
9. **EDI/Elektronisk overføring av lasteinformasjon direkte fra system** i stedet for opplastning av dokumenter. NCL har vært med i et prosjekt rundt dette, men de sier det ikke var så matnyttig for dem etter at prosjektet var over. Prosjektet handlet om elektronisk rapportering av gods til SSB.

---

Løsningen og det at en fikk det til å fungere med såpass kompleks last burde kanskje være noe å bygge videre på. En sender data om dette flere ganger til dagen. Ingen mennesker skulle trenge å være innblandet i lesing av lastedokumentene når de først er klare. Laste-API hadde vært supert å ta i bruk for dette.

10. **Toll og Laste-API.** Toll burde også kunnet hatt bruk for å hente last fra en Laste-API. Vi burde hatt med toll inn i denne prosjektgruppa. Stort ønske fra rederiene om å gå rett på API-ene. NCL gjør det med Kristiansund base, og funker kjempebra. De har mye å dele rundt dette.
11. Må klare å få Kystverket til å prioritere at SSN ikke bare må inneholde lovpålagt informasjon.



### 3.3 Brukerhistorier – rederi/agent

Brukerbehovene til rederi/agent ble skrevet om til brukerhistorier.

#### 1. Mottak av losstasjonsforslag:

- Som rederi/agent ønsker jeg i SafeSeaNet å motta forslag til losstasjon i henhold til avreiselokasjon, anløpsdestinasjon og skipets rute. Dette vil bidra til en smidig planlegging og koordinering av losbestillinger.

#### 2. Enkel redigering av anløpsinformasjon:

- Som rederi/agent ønsker jeg et enkelt og brukervennlig grensesnitt i SafeSeaNet, der jeg kan redigere, endre og slette allerede bekreftede anløp. Dette vil gi oss muligheten til raskt å tilpasse seg endrede forhold og sikre nøyaktig og oppdatert informasjon.

#### 3. Effektiv dialog om tidspunktendringer:

- Som rederi/agent ønsker jeg forbedret dialogfunksjonalitet i SafeSeaNet, for å enkelt kunne endre ankomsttidspunkter og kommunisere dette tydelig med havnevakten og andre relevante parter. Dette vil redusere ventetiden og gi bedre oversikt over planlagte endringer.

#### 4. Mulighet for tjenestebestilling via SSN:

- Som rederi/agent ønsker jeg muligheten til å bestille havnetjenester direkte via SafeSeaNet. Dette vil effektivisere prosessen, gi oss rask tilgang til informasjon om tilgjengelige tjenester, og sikre sømløs integrering av bestillinger i systemet.

#### 5. Deling av Anløpstidspunktinformasjon:

- Som rederi/agent ønsker jeg muligheten til å dele anløpstidspunktinformasjon i SafeSeaNet med relevante interessenter, inkludert informasjon om når skipet ankommer og når nødvendige ressurser, som vann og kraner, bør være tilgjengelige i havnen.

#### 6. Fleksibel Langtidsplanlegging:

- Som rederi/agent ønsker jeg muligheten til å gjøre langtidsplanlegging med en fleksibel visning av ruteplanleggingen i SafeSeaNet. Dette inkluderer oversikt over alle planlagte operasjoner for en

voyage, som gir bedre forutsigbarhet og mulighet for enkel tilgang til langtidsdata for planlegging og endringer.

#### 7. Automatisering av anløpsinformasjon med drag & drop:

- Som rederi/agent ønsker jeg muligheten til å automatisere utfylling av anløpsinformasjon i SafeSeaNet ved bruk av drag & drop-funksjonalitet. Dette vil spare tid og redusere manuell inntasting av gjentakende data, som mannskapslister.

#### 8. Automatisk Innlesing av Crew-liste fra Excel-mal:

- Som rederi/agent ønsker jeg muligheten til automatisk innlesing av mannskapslister fra Excel-mal til SafeSeaNet. Dette vil bidra til å eliminere feil og effektivisere håndteringen av mannskapsinformasjon.

#### 9. Elektronisk overføring av lasteinformasjon med laste-API:

- Som rederi/agent ønsker jeg elektronisk overføring av lasteinformasjon direkte fra systemet (SafeSeaNet) ved bruk av Laste-API. Dette vil redusere behovet for manuell opplasting av dokumenter, øke nøyaktigheten og akselerere rapporteringen av gods.

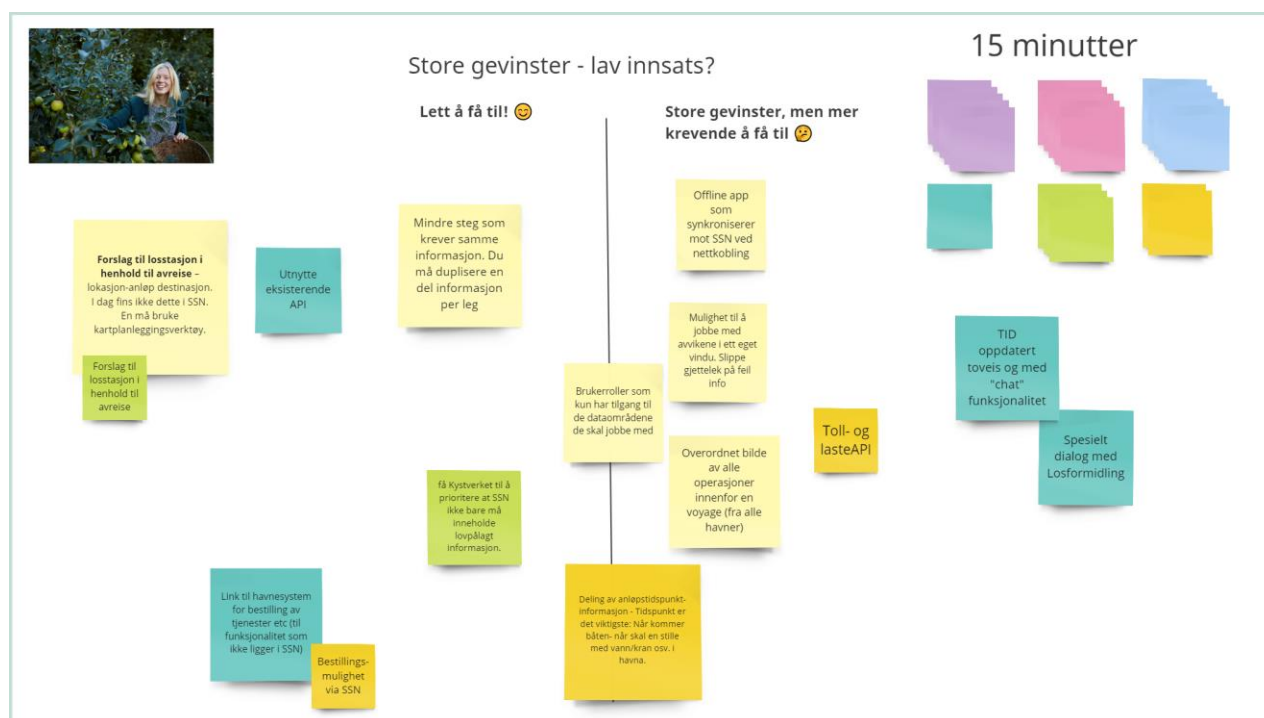
#### 10. Samarbeid med toll via laste-API:

- Som rederi/agent ønsker jeg at tollprosesser skal kunne dra nytte av Laste-API i/fra SafeSeaNet for en sømløs og effektiv håndtering av lasteinformasjon. Dette vil bidra til bedre samarbeid med tolltjenester og redusere manuell inngripen i tollprosessen.

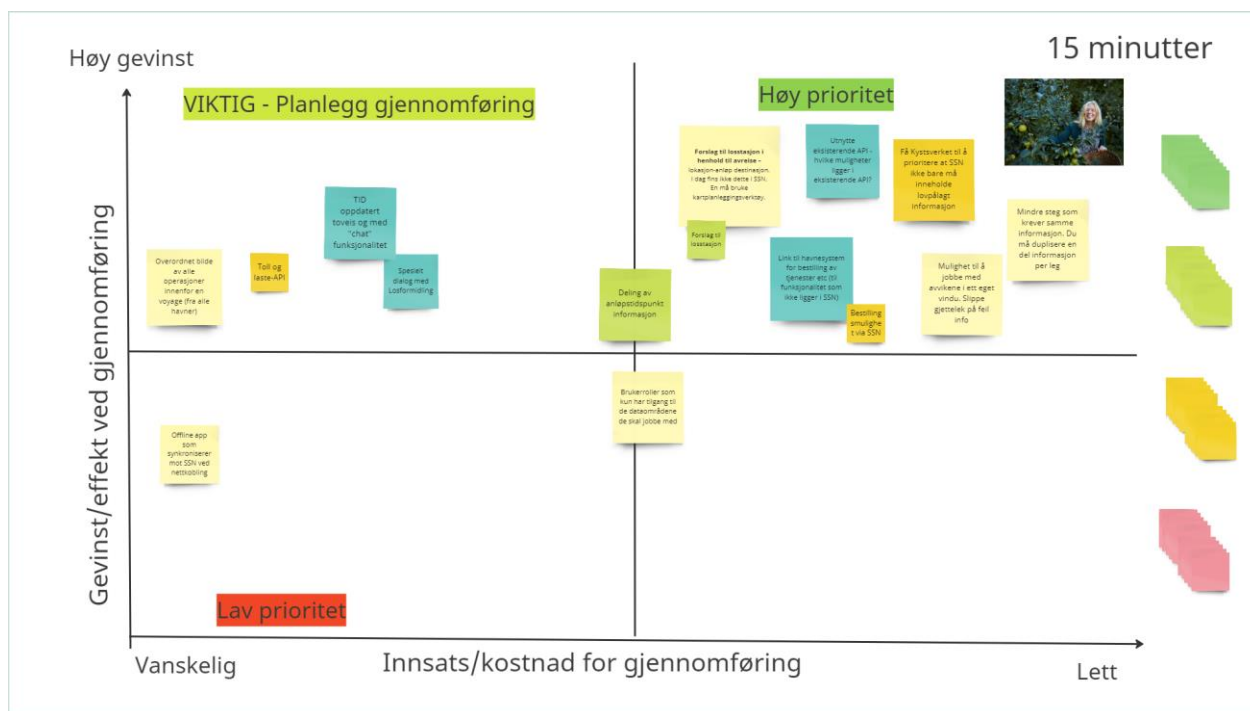
#### 11. Utvidet informasjonsinnhold i SSN:

- Som rederi/agent som bruker SafeSeaNet ønsker jeg at Kystverket prioriterer inkludering av mer enn bare lovpålagt informasjon i systemet. Dette vil bidra til å forbedre funksjonaliteten og verdien av SafeSeaNet for rederier og agenter ved å gi tilgang til relevant og nyttig informasjon som går utover det som er strengt pålagt etter loven.

Vi tok en runde der deltakerne plasserte innspillene ift. hva som er lavt hengende frukt, eller ikke:



Videre hadde vi en idémyldring, der deltakerne plasserte innspillene i en prioriteringsmatrise ift. hva som har høy/lav gevinst opp mot hvor stor innsats/kostnad som kreves for gjennomføring. Vi tok en felles gjennomgang og diskusjon etter den individuelle runden.



Til slutt prioriterte vi og samlet innspillene i en prioriteringsliste. Rederier/agenter satte opp ti punkt, som de syntes var viktig ift. videre arbeid i arbeidsgruppe 2.

**Ønskene fra rederi/agent for prioritering i arbeidsgruppe 2 er som følger:**

**1. Deling av anløpstidspunktinformasjon:**

- Ønske om forbedret funksjonalitet for å dele informasjon om anløpstidspunkter med relevante parter, for å sikre smidig kommunikasjon og koordinering.

**2. Oppdatert TID med toveis kommunikasjon og "chat" funksjonalitet:**

- Ønske om oppdateringer i TID med mulighet for toveis kommunikasjon og integrert "chat" funksjonalitet, spesielt rettet mot dialog med losformidling, for å forbedre kommunikasjonsflyten.

**3. Toll og laste-API:**

- Ønske om implementering av toll- og laste-API for en mer effektiv og sømløs håndtering av toll- og lasteinformasjon, for å forenkle prosessene og øke nøyaktigheten.

**4. Overordnet bilde av alle operasjoner innenfor en voyage:**

- Ønske om å få et overordnet bilde av alle operasjoner innenfor en voyage, for å øke forutsigbarheten og optimalisere planleggingen.

## 5. Prioritering av utvidet informasjon i SSN:

- Ønske om at Kystverket prioriterer inkludering av mer enn bare lovpålagt informasjon i SafeSeaNet, for å forbedre funksjonaliteten og verdien av systemet.

## 6. Link til havnesystem for tjenestebestilling:

- Ønske om en link til havnesystemet for enkel bestilling av tjenester direkte via SafeSeaNet, for å effektivisere bestillingsprosessen.

## 7. Forslag til losstasjon i henhold til avreise:

- Ønske om funksjonalitet som gir forslag til losstasjon basert på avreiselokasjon, for å forenkle planleggingen av losbestillinger.

## 8. Utnytte eksisterende API:

- Ønske om å utnytte mulighetene som ligger i eksisterende API for å optimalisere og berike funksjonaliteten, med fokus på å identifisere og integrere relevante API.

## 9. Mulighet til å jobbe med avvik i eget vindu:

- Ønske om mulighet til å håndtere avvik i et eget vindu, for å unngå forvirring og lette arbeidet med å korrigere feilinformasjon.

## 10. Redusere duplisering av informasjon:

- Ønske om å minimere antall steg som krever inntasting av samme informasjon, for å unngå duplisering og effektivisere dataregistreringen.

### 3.3.1 Brukerbehov – Den norske los

#### Som «Den norske los» trenger jeg ... fra havnedatabasen/SafeSeaNet



---

## Oppsummering av hva Den norske los trenger fra Havnedatabasen/SafeSeaNet:

1. **Enkel import av havnedata**
2. **Endringsmeldinger.** Hendelser som påvirker «grunndata». Forutsetninger som endres ift. at en kai ikke lenger kan brukes – f.eks. at en kai ikke er tilgjengelig pga. at pullertene er ødelagt eller det har gått et undersjøisk ras, som gjør at det har blitt grunnere ved kaia. Registrering av at noe har skjedd – melding videre til havnedatabasen med beskjed om behov for oppdatering. Absolutt noe som er verdt å undersøke nærmere. Ikke enkelt å få til, men ville gitt store gevinster.
  - Det er viktig at sjøfarende/agenter/rederier får beskjed dersom det er noe endringer for at en kai er brukbar. Infoen bør inn et sted mellom SSN/DNL. F.eks. en pullert ryker – havnedata må oppdateres – DNL høster dataene sine derfra. En slik havneendring må legges inn raskt. Dette gjelder også endringer av dybdata – slik at dataene blir raskt tilgjengelig. Hvor fort blir en varslet hvis en ikke har et godt system for det? Ideelt burde en få en melding via SSN hvis havnen ikke er tilgjengelig i en periode?
3. **Enkel forflytning mellom systemer** – god flyt og dynamikk.
  - Det må være enkelt for brukerne å flytte seg/navigere mellom de ulike systemene (SSN og Dnl) når en jobber. Slippe og gå ut og inn av systemer (SSN, DNL, Havnedatabase).. Ingen kontakt mellom systemene i dag. Det burde være en tydeligere link for brukeren å switche mellom systemene.
4. **Gode dybdata med info oppdatert i Dnl.** Hvis en havn ønsker bedre dybdata ved kai/i en havn må det bestilles sjømåling av sertifiserte sjømålere. Dess bedre data en har i havna, dess mer trafikk kan en få. Gode dybdata ved kai er kjempeviktig.
  - Dybde: Dybder ved kai, dybdepunktene langs kailinjen + detaljert kart (1m grid) (tidevannsinformasjon) en avklart max dybde (info fra Kystverket/lostjenesten). Dybde punkter, tidevannsinformasjon, mm. Dybder som er målt ved kai er ved laveste lavvann – hva som trengs av ytterligere lavvann. Båten ønsker normalnull for da er det nok vann til å gå inn – men dette kan ikke endres da det ligger lovverk bak. Lavest lavvann. Litt uklart hva som menes – ingen svar i møtet – grave i det senere.
  - Sjømåling – Havnene ønsker bedre dybdata ved kai for å få mer trafikk. Dette må bestilles fra KV eller en som driver med sjømåling. KV har ikke penger til alt og må prioritere. Vet ikke om dette hører hjemme her. Gode havnedata inn i DNL tjener havnene på. Dette er ikke noe som gjelder utvikling av systemene.
5. **Havnedata i digital Dnl.**
  - Havnedata må kunne presenteres i fullt «oppslag» i applikasjonen/kartløsningen. Som bruker skal man kunne panorere rundt i kartet, klikke på objekter som ligger der. Skal også kunne gå inn på f.eks. Kristiansand havn og få oversikt over alle havneanleggene og kaiene som ligger der.
  - Kailinje. Navn/id og geografisk plassering og retning på kailinjen
  - S100 ny standard. Kanskje fremtidige standarder/løsninger kan vise digital 3d modell av dybde i havn – ikke lavt hengende frukt.
  - Havnedata bør deles å gjøres tilgjengelig. Agentene bruker mye tid å finne informasjon. De henter info fra DNL og putter de inn i Excel-ark. Så de ønsker deling av DNL. DNL kommer nå i engelsk. Utenlandske agenter må også kunne få tak i disse dataene. Da blir det enklere å planlegge seilaser i norske farvann – norske havner blir også mer attraktive.

- 
- Havnedata som dekker private havner, fritidshavner og uthavner (friluftsrådene), marinaer. Det er ønske om å få inn data for disse i basen.
6. **Oppdaterte autoritative havnedata.** Operatørene trenger oppdaterte autoritative havnedata når de skal planlegge en seilas.
  7. **Favoritthavner og faste ruter i Dnl.** Bruker kan lagre favoritthavner i faste ruter»? Har snakket med brukere som ønsker å lagre sine favoritter, for å slippe å lagre ny seilas dersom de går i faste ruter. Oppdatere data, slik at de kan sikre at de er helt oppdatert. Bruker kan lagre faste ruter». Hvis en lagrer en rute i dag, ligger den der til du sletter historikken. Hadde vært fint å få mulighet til å lagre. Relativt enkelt å få det til, men krever en del arbeidsinnsats. Krever en del GDPR, ID mm. Enkelt, men krever en del ressurser. (lavt hengende, men går på prioritering). Logger seg ikke på DNL i dag. Hvis en kunne logge seg på som bruker, blir ting lagret bedre enn i egen nettleser som i dag. Enkelt å få til, men krever en del arbeid for å få det til. Krever ID-løsning.
  8. **Mulighet for agenter/havnekaptein å hente ut informasjon fra Den norske los.** Bruker mye tid på å legge inn informasjon inn mot Den norske los i dag. Å få til mulighet til å hente ut informasjonen vil gjøre det mye mer effektivt for skipsagenter og andre som planlegger anløp. Hvis det er lettere å planlegge og mer forutsigbart blir det lettere.

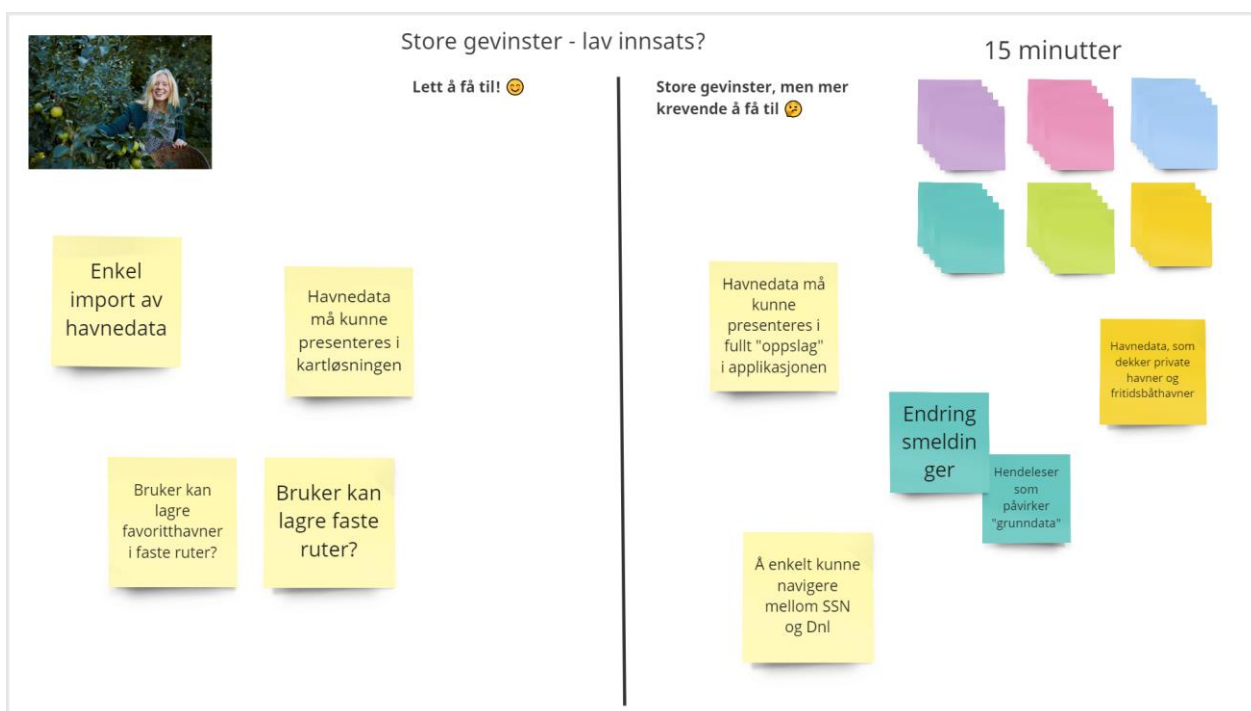
### 3.4 Brukerhistorier – Den norske los

1. **Enkel import av havnedata.**
  - Som den norske los ønsker jeg å kunne importere havnedata på en enkel måte, for å sikre at informasjonen er oppdatert og tilgjengelig i Digital DNL.
2. **Endringsmeldinger for grunndata**
  - Som den norske los ønsker jeg å motta endringsmeldinger om hendelser som påvirker grunndata, som for eksempel i tilgjengeligheten av kaier. Dette for å kunne oppdatere informasjonen i sanntid og varsle sjøfarende, agenter og rederier om endringer som påvirker brukbarheten av en kai.
3. **Enkel forflytning mellom systemer**
  - Som den norske los ønsker jeg en enkel og dynamisk flyt mellom SSN og DNL for å kunne navigere mellom systemene uten avbrudd og unødvendige overganger.
4. **God dybde data med info oppdatert i Den norske los**
  - Som den norske los ønsker jeg å ha tilgang til gode dybde data i Den norske los, spesielt ved kaiene, med regelmessige oppdateringer. Dette er avgjørende for å muliggjøre trygge anløp og optimal utnyttelse av havnefasiliteter.
5. **Havnedata i Digital DNL:**
  - Som den norske los ønsker jeg at havnedata presenteres i fullt omfang i applikasjonen/kartløsningen, slik at brukere kan panorere rundt i kartet, klikke på objekter og få oversikt over alle havneanlegg og kaiene, inkludert kailinjer og geografisk plassering.
6. **Oppdaterte autoritative havnedata:**
  - Som den norske los ønsker jeg å ha tilgang til oppdaterte autoritative havnedata for å kunne planlegg seilaser med pålitelig og nøyaktig informasjon om forholdene i havnene.
7. **Favoritthavner og faste ruter i DNL**

- Som den norske los ønsker jeg muligheten til å lagre favoritthavner og faste ruter i DNL, slik at brukere enkelt kan planlegge seilaser basert på sine vanlige ruter og fortrukne havner. Ønsker også oppdaterte data for å sikre fullstendig informasjon.

#### 8. Mulighet for agenter/havnekaptein å hente ut informasjon

- Som den norske los ønsker jeg at agenter og havnekapteiner enkelt skal kunne hente ut relevant informasjon fra den digitale DNL, for å effektivisere planleggingsprosesser og sikre forutsigbarhet ved anløp.



Til slutt prioriterte vi og samlet innspillene i en prioriteringsliste. Arbeidsgruppa satte opp noen punkt de mente var viktig for Den norske los ift. videre arbeid i arbeidsgruppe 2.

#### Hva ønsker Den norske los at vi skal prioritere inn i arbeidsgruppe 2?

1. Havnedata må kunne presenteres i fullt "oppslag" i applikasjonen
2. Mottak av endringsmeldinger, som påvirker «grunndata»
3. Havnedata, som dekker private havner og fritidsbåthavner
4. Enkel navigasjon mellom SSN og Dnl
5. Enkel import av havnedata til den digitale versjonen av Den norske los
6. Havnedata må kunne presenteres i kartløsningen
7. Mulighet for brukere å lagre favoritthavner i faste ruter
8. Mulighet for brukere å lagre faste ruter

## 4 ANBEFALINGER TIL ARBEIDSGRUPPE 2

Aktiviteter i arbeidsgruppe 2 er satt opp som i oversikten under i mandatet pr. dags dato. Arbeidsgruppe 2, skal ta en evaluering på om det er behov for justeringer eller bryte det opp i flere deloppgaver når arbeidsgruppen starter opp i januar 2024.

| Aktiviteter i arbeidsgruppe 2:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Oppstart av arbeidsgruppe 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Uke 2, 2024        |
| Evaluere mandat og fremdriftsplan ift. aktiviteter i arbeidsgruppe 2. Vurdere hvilke aktiviteter, deltakere og inndelinger etter tema.                                                                                                                                                                                                                    | Uke 2-3, 2024      |
| <b>Steg 1:</b> Workshops inndelt etter temaer, for å utrede og spesifisere toveis-integrasjon mellom SSN, Den norske los og havnene sine fagsystem for prioriterte områder avdekket i brukerkartlegging og gevinstplanlegging. Planlegging av pilotering. Verifisering mot brukere gjennom intervjuer/brukertesting Fysisk workshop + digitale workshops. | Januar – mars 2024 |
| Dokumentasjon av utredninger og spesifikasjoner for toveis-integrasjon.                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Mars 2024          |
| Modellering av dataflyt og pilotering av toveis-integrasjon mellom SafeSeaNet, DnI og havnene sine fagsystem. (Teknisk uttesting)                                                                                                                                                                                                                         | Mars – mai 2024    |
| <b>Steg 2:</b> Modellering av dataflyt og samhandling mellom aktører involvert i et anløp, fra avgang fra en havn til ankomst i en annen havn. (Praktisk uttesting)                                                                                                                                                                                       | Mars – mai 2024    |
| Utarbeide rapport, som beskriver utredningene, piloteringen og resultatene fra oppgave 2.                                                                                                                                                                                                                                                                 | 3. juni 2024       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                    |

### 4.1 Hvilken kompetanse trenger vi inn i arbeidsgruppe 2?

- **Operative SSN-brukere:**
  - Få med «operativ» SSN agentbruker. I arbeidsgruppe 1 har vi hatt med agenter på mer overordna nivå, men inn i arbeidsgruppe 2 vil det være viktig å få med operativ kompetanse – noen som bruker SSN i sitt daglige arbeid som agent. Med å ta inn dyktige folk i fra agentselskapene, vil vi få fokus på hva som faktisk gir effekt. Foreslås fra arbeidsgruppa at det stiller en fra Grieg Logistics og en cruiseagent (Eks. European cruise services eller GAC cruise). Morten Graff kan sjekke hvem som bør stille fra Grieg Logistics. Vedlagt kontakt info til Kristiansund havns mest brukte cruise agenter: Truls Gabrielsen [truls.gabrielsen@gac.com](mailto:truls.gabrielsen@gac.com), Morten Kinn [MKinn@europeancruise.no](mailto:MKinn@europeancruise.no), SDK Cruise NO [cruise.no@sdkgroup.com](mailto:cruise.no@sdkgroup.com)
  - Bruker av SSN fra rederi bør være med.
  - Operativ SSN bruker i havn – Havnevakt.
- **Brukere (Havnevakt/agent)** – Noen av de som har deltatt i arbeidsgruppe 1 bør være med videre, slik at en sikrer avklaring av eventuelle spørsmål om innspill fra arbeidsgruppe 1. Andre brukere som er relevante ift. brukerbehov kan involveres ved behov.

- 
- **Utviklere/produktspesialister havnesystem** – Noen som kjenner havnesystemet, bør være med. Kristiansand havn spiller inn at Lars Olav Rysstad fra Grieg Connect bør være med.
  - **Utviklere fra SSN.** Kystverket eller de som utvikler SSN i dag?
  - **Økonomiavdeling i havn** – De som bruker dataene som rapporteres inn må også med, f.eks. er det viktig å få frem økonomi sine behov ift. godsrapportering. Systemet må kunne brukes av dem også. Terminaloperatør lager manuell liste, som sendes til havnevakt – som så legges inn. Må ikke miste informasjon på veien når det gjelder detaljer på type varer.
  - **Juridisk kompetanse:** Når en skal dele personinfo og annen informasjon blir det ofte en show-stopper ift. GDPR-hensyn. Det er viktig at dette ivaretas inn i arbeidet i arbeidsgruppe 2. Det må være en jurist, som kan sjekke det en gjør, slik at en ikke går i gang med å utvikle noe som ikke lar seg gjøre å ta i bruk pga. personvernensyn (GDPR). Hvem kan være med og ivareta det? Jarle Hauge i Kystverket kan gjøre litt undersøkelse på hvem som kan være med.
  - **Geomatikkbransjen:** Kan tas inn etter hvert ved behov.

## 4.2 Hva er nøkkelen til suksess?

- **Lett tilgjengelig.** De som skal bruke verktøyet må kunne finne frem lett. Det må være godt nok informert om det. Link via SSN eller lignende.
- **Brukervennlig, enkelhet.** Systemet må kunne brukes av alle, og en må unngå at en blir avhengig av mye opplæring.
- **Mulighet for videreutvikling.** Systemet må kunne bygges videre på ift. fremtidige behov.
- **Samhandling.** Det å fokusere på samhandling vil være en viktig suksessfaktor.
- **Sømløs kommunikasjon**
- **Fornuftig pris.** Kostnad for bruk av system(ene) holdes til et fornuftig nivå, slik at alle havnene kan bruke alle moduler
- **Avgrensninger.** Avgrense omfang på hver oppgave, samtidig som den knyttes mot overordnet sammenheng
- **Dialog og tilbakemeldinger.** Gode tilbakemeldinger underveis. Prøv og feil.

## 4.3 Hva er fallgruvene?

- **Utydelig bestilling.** Utydelig og uspesifikk beskrivelse av løsning
- **Kompleksitet.** At brukerne opplever at løsninger for komplisert
- **At løsningen er en ny app.** Videreutvikling bør gjøres slik at det ikke blir en ny app, men er en videreutvikling av eksisterende løsning(er)
- **Brukerbehov til ulike brukergrupper må ivaretas.** Dersom videreutviklingen blir koblet for spesifikt til en type bruker, vil den ikke passe for alle. Det er viktig at den blir anvendelig for alle.
- **Merarbeid.** Viktig at en sikrer at det som utvikles gjør hverdagen lettere for brukerne, og ikke skaper merarbeid.

## 5 OPPSUMMERING BRUKERBEHOV OG PRIORITERINGER

| TEMA       | OPPSUMMERING                     | GEVINST                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| HAVNEVAKT: |                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 1          | <b>Gods/last/toll-info</b>       | <ul style="list-style-type: none"><li>Havnevakten ønsker at informasjon om ting som gods og last skal deles fra SSN til havnesystemet, slik at en får brukt det og slipper manuell registrering. Det ligger mye info i SSN i dag, men informasjonen kommer ikke videre til havnen. Mye av informasjonen er også viktig for tollvesenet. Juridisk perspektiv på hva som er mulig å få til er viktig å ta med, for å kunne vite hva som faktisk er mulig å få til.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>Det å få informasjon om gods/last og toll-info direkte fra SSN vil være en stor gevinst for havnevakten. De vil spare mye tid, dersom dette kan deles direkte fra SSN slik at de slipper manuell registrering av dataene i eget system.</li></ul> |
| 2          | <b>Sømløs tjenestebestilling</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Lenke til havnesystemene (avhengig av at det er noe i andre enden der en kan bestille) eller gjøre noe i SSN. I dag kan en huke av, men ingen tar imot i andre enden. Bedre å fjerne det, hvis det ikke går videre.</li><li><b>Fokusområder:</b> PAX, bestilling av vann/strøm, kloakk/gråvann</li></ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"><li>Mulighet for å svare ut en «bestilling» direkte fra SSN til havna, vil være tidsbesparende for havna.</li></ul>                                                                                                                                   |
| 3          | <b>To-veis kommunikasjon</b>     | <ul style="list-style-type: none"><li>Toveis kommunikasjon mot SSN, slik at all info flyter sømløst gjennom SSN mellom havn/agent/skip/ vareeier/ terminaloperatør/myndigheter. Bekreftelse/automatikk mellom havn og fartøy/SSN (unngå mye mail/tlf. (Singel point window).</li></ul>                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>Sømløs flyt av informasjon mellom SSN og havnesystem vil være med på å redusere dobbeltregistreringer. En vil også spare mye tid på å unngå mail og telefon ift. bestillinger av tjenester i havna.</li></ul>                                     |

|                      |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4                    | Utnytte API-er på en bedre måte                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Havnevakten ønsker å lære hvordan de kan få ut informasjon som ligger der i dag. Eks. Passasjertall (PAX). Fins API for dette, som burde kunne utnyttes bedre. Annen relevant info er kundeinformasjon, som ligger i API.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Det å få oversikt over hva som fins av informasjon i eksisterende API-er, vil hjelpe havnevakt i å utnytte denne informasjonen bedre. Det er nok mye her som vil kunne være til god hjelp i planleggingen.</li> </ul> |
| 5                    | ETA/ETD                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Havnevakten ønsker oppdatert ETA, formål med anløp (lasting/lossing, type gods).</li> </ul>                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jevnlige oppdateringer om tidspunkt og formål for havneanløpet vil hjelpe havnevakten å planlegge havneaktivitetene bedre.</li> </ul>                                                                                 |
| 6                    | Korrekt og relevant info gjennom SSN                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Viktig at skip agent/myndigheter etc. får presentert korrekt og relevant informasjon om havnen i SSN, f.eks. at riktig kart benyttes og at havnedata fremkommer i kartet.</li> </ul>                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gevinsten vil være at skip/agent og myndighet får presentert korrekt informasjon direkte i SSN, og da blir tidligere forberedt på hva de kan forvente i havnen.</li> </ul>                                            |
| 7                    | Fakturainformasjon                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Havnevakten trenger informasjon om hvem fakturaen skal sendes til, enten til havnevakt eller skipet, for en korrekt fakturering.</li> </ul>                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gevinsten er større effektivitet og korrekt fakturering. Havnevakten slipper å bruke tid på å finne ut hvem som skal motta fakturaen.</li> </ul>                                                                      |
| <b>REDERI/AGENT:</b> |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 8                    | Deling av anløpsinformasjon                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønske om forbedret funksjonalitet for å dele informasjon om anløpstidspunkter med relevante parter.</li> </ul>                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gevinsten som forventes er at en vil sikre smidigere kommunikasjon og koordinering.</li> </ul>                                                                                                                        |
| 9                    | Oppdatert TID med toveis kommunikasjon og "chat" funksjonalitet | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønske om oppdateringer i TID med mulighet for toveis kommunikasjon og integrert "chat" funksjonalitet, spesielt rettet mot dialog med losformidling.</li> </ul>                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dette forventes å gi en bedre kommunikasjonsflyt.</li> </ul>                                                                                                                                                          |

|    |                                                                |                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                |
|----|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10 | <b>Toll- og laste-API</b>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om implementering av toll- og laste-API for en mer effektiv og sømløs håndtering av toll- og lasteinformasjon.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Med en mer effektiv og sømløs håndtering av toll- og lasteinformasjon, vil en forenkle prosessene og øke nøyaktigheten.</li> </ul>    |
| 11 | <b>Overordnet bilde av alle operasjoner innenfor en voyage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om å få et overordnet bilde av alle operasjoner innenfor en voyage.</li> </ul>                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil øke forutsigbarheten og optimalisere planleggingen.</li> </ul>                                                              |
| 12 | <b>Prioritering av utvidet informasjon i SSN</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om at Kystverket prioriterer inkludering av mer enn bare lovpålagt informasjon i SafeSeaNet.</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil forbedre funksjonaliteten og verdien av systemet.</li> </ul>                                                                |
| 13 | <b>Redusere duplisering av informasjon</b>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om å minimere antall steg som krever inntasting av samme informasjon.</li> </ul>                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det å unngå å bruke mye tid på duplisering av informasjon, vil gi store gevinster i effektivisering av dataregistreringen.</li> </ul> |
| 14 | <b>Forslag til losstasjon i henhold til avreise</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om funksjonalitet som gir forslag til losstasjon basert på avreiselokasjon.</li> </ul>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil forenkle planleggingen ift. los-bestillinger.</li> </ul>                                                                    |
| 15 | <b>Utnytte eksisterende API-er</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om å utnytte mulighetene som ligger i eksisterende API, med fokus på å identifisere og integrere relevante API.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Med å utnytte mulighetene som ligger i eksisterende API, vil en kunne optimalisere og berike funksjonaliteten i disse.</li> </ul>     |
| 16 | <b>Mulighet til å jobbe med avvik i eget vindu</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om mulighet til å håndtere avvik i et eget vindu.</li> </ul>                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevinstene ligger i at en unngår forvirring, og en vil også lette arbeidet med å korrigere feilinformasjon.</li> </ul>                |
| 17 | <b>Link til havnesystem for tjenestebestilling</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønske om en link til havnesystemet for enkel bestilling av tjenester direkte via SafeSeaNet.</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil effektivisere bestillingsprosessen. Ift. dette ønsket var det litt uenighet blant agentene i arbeidsgruppa.</li> </ul>      |

## DEN NORSKE LOS:

|    |                                                                                                        |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                           |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18 | Havnedata må kunne presenteres i fullt "oppslag" i kartapplikasjonen til den digitale norske los       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker at havnedata presenteres i fullt oppslag i applikasjonen/ kartløsningen.</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brukere skal kunne panorere rundt i kartet, klikke på havneobjekter som er aktuelle ift. den digitale DNL. De skal også kunne få opp egenskapsinformasjon om havneobjektene.</li> </ul>            |
| 19 | Oppdaterte autoritative havnedata                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker å ha tilgang til oppdaterte autoritative havnedata.</li> </ul>                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bedre planlegging av seilas med pålitelig og nøyaktig informasjon om forholdene i havnene.</li> </ul>                                                                                              |
| 20 | Mottak av endringsmeldinger, som påvirker «grunndata»                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker å motta endringsmeldinger om hendelser som påvirker grunndata, som for eksempel i tilgjengeligheten av kaier.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dette vil bidra til enklere oppdatering av informasjonen i sanntid, slik at en fortløpende kan varsle sjøfarende, agenter og rederier om endringer som påvirker brukbarheten av en kai.</li> </ul> |
| 21 | Enkel navigasjon mellom SSN og Dnl                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker å få på plass en enkel og dynamisk flyt mellom SSN og DNL.</li> </ul>                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Det vil være tidsbesparende å kunne navigere mellom systemene uten avbrudd og unødvendige overganger.</li> </ul>                                                                                   |
| 22 | Enkel import av havnedata til den digitale versjonen av Den norske los                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker at havnedata skal kunne importeres/oppdateres til den digitale versjonen av Den norske los på en enkel måte</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dette vil sikre at informasjonen enkelt kan holdes oppdatert og tilgjengelig i Digital DNL.</li> </ul>                                                                                             |
| 23 | Mulighet for brukere å lagre favoritthavner i faste ruter og mulighet for brukere å lagre faste ruter. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ønsker at brukere av den Digitale Dnl kan få muligheten til å lagre favoritthavner og faste ruter i applikasjonen.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dette vil gjøre at brukere enkelt kan planlegge seilaser basert på sine vanlige ruter og fortrukne havner.</li> </ul>                                                                              |

|    |                                                                               |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                           |
|----|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 24 | <b>Gode dybdedata med oppdatert info i den digitale DNL</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker å ha tilgang til gode dybdedata i Den norske los, spesielt ved kaiene, med regelmessige oppdateringer.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• God oversikt over dybdedataene er avgjørende for å muliggjøre trygge anløp og optimal utnyttelse av havnefasiliteter.</li> </ul> |
| 25 | <b>Mulighet for agent/havnekaptein å hente ut informasjon fra digital Dnl</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ønsker at agenter og havnekapteiner enkelt skal kunne hente ut relevant informasjon fra den digitale DNL.</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette vil effektivisere planleggingsprosesser og sikre forutsigbarhet ved anløp.</li> </ul>                                      |

Tabell 1. Oppsummering av brukerbehov og prioriteringer.