



Vejledning til Maritim Sikring Havnefacilitetssikring

Januar 2013

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| 1. Om vejledningen..... | 2 |
| 2. Ordforklaring og forkortelser..... | 4 |
| 3. Maritim Sikring af havnefaciliteter – kort fortalt | 6 |
| 4. Indledning/baggrund til vejledning om havnefacilitetssikring (PFSA og PFSP) | 7 |
| 5. Forslag til indhold af en havnefacilitetssårbarhedsvurdering (PFSA) | 8 |
| 5.1. Indledning | 8 |
| 5.2. Generel beskrivelse af havnen og havnefaciliteten | 8 |
| 5.3. Eksisterende sikringsforhold..... | 10 |
| 5.4. Organisation..... | 10 |
| 5.5. Virksomhedsprofiler | 11 |
| 5.6. Vigtige ejendom og infrastruktur på havnefaciliteten af betydning for denne | 11 |
| 5.7. Relevante trusler | 13 |
| 5.8. Risikovurdering..... | 13 |
| 5.9. Konklusioner og anbefalinger til bedre havnefacilitetssikring | 15 |
| 6. Forslag til indhold af en havnefacilitetssikringsplan (PFSP) | 20 |
| 6.1. Indledning, målsætning, baggrund og definitioner | 20 |
| 6.2. Identifikation af havn og havnefacilitet..... | 21 |
| 6.3. Sikringsansvarlig | 21 |
| 6.4. Sikringsorganisation..... | 21 |
| 6.5. Øvelser, træning og uddannelse | 24 |
| 6.6. Sikringsudstyr..... | 26 |
| 6.7. Revision, gennemgang og opdatering af plan | 27 |
| 6.8. Procedurer gældende på alle sikringsniveauer | 28 |
| 6.9. Sikringstiltag der skal gradueres på hvert sikringsniveau..... | 31 |
| 6.10. Anløb af skibe, der ikke er omfattet af ISPS-koden..... | 34 |
| 6.11. Rensning af havnefacilitet..... | 35 |
| 6.12. Særligt for krydstogtfaciliteter..... | 35 |
| 7. Formular- og bilagssamling | 36 |

1. Om vejledningen

Kystdirektoratet har udarbejdet denne vejledning om udarbejdelse af havnefacilitetssårbarhedsvurderinger og – sikringsplaner. Hensigten med vejledningen er at give den havnefacilitetssikringsansvarlige, herefter PFSO (forkortelse for Port facility security officer) en konkret og praktisk anvendelig vejledning i udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger og – sikringsplaner for havnefaciliteter. Disse vil naturligvis skulle tilrettes til hver enkelt havns konkrete forhold, hvorfor nogle af vejledningens punkter kan udgå, mens andre må suppleres med yderligere materiale efter behov.

På baggrund af erfaringer med den første version af vejledningen, som blev udsendt i foråret 2011, er der blandt andet efter henvendelse fra vejledningens daglige brugere, blevet peget på en række områder, som kunne justeres eller omformuleres. Da vejledningen er tænkt som et levende dokument, hvor brugernes bemærkninger og kommentarer er velkomne, er det besluttet at foretage denne revision nu.

Grundstammen er den samme, men der er tilføjet afsnit og ændret i andre – alt sammen for at gøre vejledningen til et bedre redskab for dem, der bruger den i deres daglige arbejde.

I vejledningen henvises som udgangspunkt til reglerne i ISPS-koden, når det drejer sig om havnefacilitetssikring, fordi denne er velkendt blandt dem, som til dagligt arbejder med maritim sikring. Hvis reglerne i Danmark på grund af særlige danske forhold har en særlig udformning, henvises til den danske

bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter. ISPS-koden er delt op i en A-del, som er obligatorisk, og en B-del, der som udgangspunkt er vejledende. EU har dog besluttet, at dele af B-delen også skal være obligatoriske i EU.

Maritim sikring er indskrevet som kap XI-2 i SOLAS-konventionen under FN's søfartsorganisation IMO. Kap XI-2 indeholder en række regler, som uddybes og specificeres i kodens A og B-dele. EU besluttede i 2004, at reglerne om maritim sikring skulle gælde for alle medlemsstater, hvilket resulterede i EU-forordning nr. 725/2004. Denne forordning gælder direkte i Danmark, men af hensyn til visse supplerende bestemmelser, som forordningen lader være op til medlemsstaterne, er den danske bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter udarbejdet. Derfor kan regelhenvisning være en kompliceret affære, hvorfor der i vejledningen hovedsageligt refereres til ISPS-koden.

EU besluttede i 2005, at forordningen skulle suppleres med regler om havnesikring. Havnesikringen omfatter også områder på havnen, der ikke direkte er beliggende på en ISPS-facilitet. Direktivets krav for havne, er nært beslægtede med ISPS-reglerne. I Danmark er direktivet implementeret i en bekendtgørelse om sikring af havne. I vejledningen vil der kort blive henvist til f.eks. "forordningen" frem for reglernes fuldstændige betegnelser.

Der er lavet en selvstændig vejledning om sikring af havne, som kan findes på maritim sikrings hjemmeside www.maritimsikring.dk.

Reglernes indbyrdes sammenhæng er illustreret i diagrammet herunder.

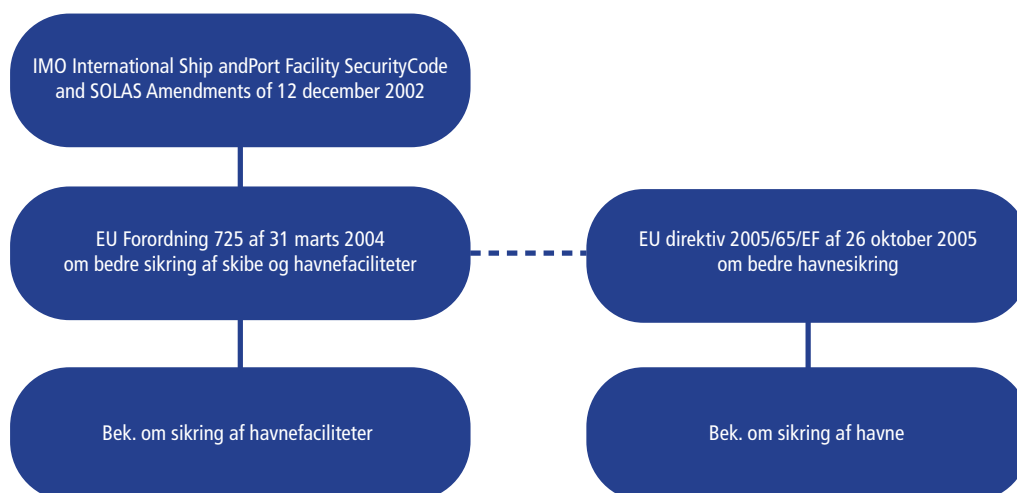


Fig. 1 Lovgrundlag for maritim sikring RET I RK 1 3. BOKS til BEK om sikring af havnefaciliteter –boks 2 BEK om sikring af havne.

Den danske bekendtgørelse indeholder forskellige administrative bestemmelser, f.eks. om frister for indsendelse af materiale og strafbestemmelser, som vejledningen ikke beskriver nærmere. Det skyldes, at vejledningen skal være et praktisk og operationelt værktøj.

Vejledningen er bygget op af først en kort gennemgang af reglerne for, hvad sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner skal indeholde, og en beskrivelse af hvordan disse regler forstås, og derefter vil der for en række afsnit blive gengivet konkrete, men tænkte, eksempler på, hvordan forskellige dele af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner kan bygges op. Hvis disse eksempler følges i det praktiske arbejde med fornyelse af gældende plansæt, vil Kystdirektoratets krav til den formelle del af havnefacilitets- og havnesikring i langt de fleste tilfælde være opfyldt. Vejledningens eksempler skal ikke læses som minimumskrav men som et forslag til, hvordan den gode sårbarhedsvurdering eller sikringsplan kan udarbejdes.

Vejledningen indeholder således ikke krav eller betingelser til, hvordan den konkrete sikring i den enkelte havn skal udføre, men giver forhåbentlig god inspiration til arbejdet ved hjælp af tænkte eksempler.

Det er håbet, at denne vejledning kan være en stor hjælp i det praktiske arbejde med maritim sikring af havnefaciliteter. Kystdirektoratet står naturligvis til rådighed med svar på særlige spørgsmål og problemstillinger, som vejledningen ikke kan give svar på. Henvendelse kan rettes på tlf. nr. 99 63 63 63 eller kdi@kyst.dk.

I de fleste tilfælde kan svaret på, hvordan en sårbarhedsvurdering og en sikringsplan udarbejdes, findes i denne vejledning. Kystdirektoratet ønsker god arbejdslyst med sikring af havnefaciliteter og havne!

Kystdirektoratet januar 2013.

2. Ordforklaring og forkortelser

Der indgår en række fagudtryk i maritim sikring, som er nødvendige at kende, for at kunne arbejde med fagområdet. Det kan være en fordel at benytte sig af fagudtryk for at sikre, at materialet er tilstrækkeligt præcist, men omvendt kræver dette en konsekvent og korrekt brug af disse. Der er derfor umiddelbart herunder indsat en liste over termer, der ofte anvendes i forbindelse med maritim sikring. Der henvises i øvrigt til § 3 i bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter for den juridiske nøjagtige definition af nogle af de vigtigste begreber brugt i maritim sikring af havnefaciliteter.

CSO:

Company security officer, den sikringsansvarlige i et rederi

DoS:

Declaration of security, sikringserklæring mellem skib og ISPS-havnefacilitet – se bilag i bilagssamlingen

Havnefacilitet:

Område hvor der er kontakt mellem havn og skib. Det kan for eksempel være kajområde, oliepier, passager- eller opmarch-område. Der er ikke nødvendigvis tale om en hel virksomhed, da dele af virksomheden kan ligge uden for facilitetens område, ligesom en facilitet også kan bestå af flere virksomheder.

Havnefacilitetssårbarhedsvurdering (PFSA):

I denne forbindelse kaldet PFSA for Port facility security assessment. Dokument der identificerer trusler og sårbarheder på havnefaciliteten, med henblik på at mindske sandsynligheden for disse. Hver enkelt havnefacilitet på en havn skal have sin egen PFSA.

Havnefacilitetssikringsplan (PFSP):

Her kaldet PFSP for Port facility security plan. En plan der beskriver konkrete sikringstiltag på faciliteten, herunder procedurer og sikringsansvar.

Regelgrundlaget for både PFSA og PFSP er EU forordning 725/2004 samt ISPS-koden. I Danmark er reglerne suppleret med bekendtgørelsen om sikring af havnefaciliteter.

ISPS-koden:

International ship and port facility code. Internationalt regelsæt vedtaget efter terrorangrebene i USA i september 2001 som et tillæg til SOLAS-konventionen.

IMO:

FN's internationale søfartsorganisation

PFSO:

Port facility security officer, den havnefacilitetssikringsansvarlige. I vejledningen benyttes kun betegnelsen PFSO.

PSO:

Port security officer, havnesikringsansvarlige. I vejledningen benyttes betegnelsen PSO. PSO'en godkendes af Kystdirektoratet efter indstilling fra den enkelte havn.

Anerkendt sikringskonsulent:

Det kræver godkendelse fra Kystdirektoratet at blive anerkendt sikringskonsulent. Reglerne herom kan findes i Bek. nr. 414 af 8. maj 2012 bekendtgørelsen om sikring af havnefaciliteter kapitel 12.

Udvalg for havnesikring:

Samarbejdsorgan med deltagelse af sikringsberørte virksomheder inden for et havnefacilitets- eller havnesikringsområde. Et sådant organ kan især være nyttigt hvis, en havn har flere faciliteter og en af disse drives af en selvstændig terminaloperatør.

Sikringsniveau:

Sikringsniveauet udmeldes fra Kystdirektoratets vagttelefon til PSO eller PFSO.

Sikringsniveau 1:

Det niveau, hvor hensigtsmæssige minimale beskyttelses- og sikringstiltag skal opretholdes til enhver tid. Altså normalsituationen, hvor de på baggrund af PFSA besluttede sikringstiltag skal være i funktion.

Sikringsniveau 2:

Det niveau, hvor hensigtsmæssige supplerede beskyttelses- og sikringstiltag skal opretholdes i en periode på grund af forhøjet risiko for en sikringsrelateret hændelse.

Normal drift vil som udgangspunkt kunne opretholdes i de fleste faciliteter med relativt få begrænsninger.

Sikringsniveau 3:

Det niveau, hvor yderligere specifikke beskyttelses- og sikringsforanstaltninger skal opretholdes i en begrænset periode, hvis en sikringsrelateret hændelse er sandsynlig eller overhængende, selv om det måske ikke er muligt at udpege det specifikke mål.

Normal drift kan ikke nødvendigvis opretholdes i niveau 3, men dette afhænger af de konkrete forhold på og omkring faciliteten.

Sikringsrelateret hændelse:

En mistænkelig handling, person eller omstændighed, der kan udgøre en trussel mod havnefacilitet, skib ved havnefacilitet eller mod mennesker på disse lokaliteter.

SOLAS-konventionen:

Safety of life at sea. International konvention fra 1974 om sikkerhed til søs. I 2002 tilføjedes et specielt kapitel (XI-2) om maritim sikring.

SSO:

Ship security officer, den sikringsansvarlige på et ISPS skib.

Terminaloperatør:

Virksomhed der forestår den daglige drift af en havnefacilitet.

Hanstholm Havn

3. Maritim Sikring af havnefaciliteter – kort fortalt

De danske regler om maritim sikring er baseret på internationale aftaler og har sit udspring i FN's internationale søfartsorganisation IMO. Blandt andet på baggrund af terrorangrebene i USA i september 2001 færdiggjorde IMO arbejdet med den såkaldte ISPS-kode, som handler om iværksættelse af en række tiltag af hensyn til beskyttelse af den internationale skibstrafik.

EU gjorde i 2004 store dele af ISPS-koden obligatorisk ved indførelse af en forordning om sikring af havnefaciliteter. På baggrund af disse internationale regler skal alle havnefaciliteter, der ønsker at betjene skibe i international fart, udarbejde sårbarhedsvurderinger, der peger på hvilke sikringstiltag, der er nødvendige på den enkelte facilitet. Tiltagene skal fremgå af facilitetens sikringsplan, som skal indeholde en beskrivelse af den konkrete sikring og procedurer. Uanset sårbarhedsvurderingen er det dog et krav, at der for en enhver ISPS-sikret havnefacilitet skal være kontrol med adgangen og foretages overvågning. Det er således ikke et krav, at enhver del af havnen skal være underlagt adgangskontrol og overvågning. Det er ligeledes en forudsætning, at der kan foretages en umiddelbar reaktion, hvis der ved hjælp af disse foranstaltninger konstateres uautoriseret adgang til faciliteten. Reglerne beskriver ikke, hvordan dette skal gøres, og det vil derfor i stor udstrækning være op til den enkelte havnefacilitet at finde den løsning, der passer bedst til de konkrete forhold og havnens økonomi.

Kontrol med adgang kan bestå af både fysiske konstruktioner, som f.eks. et hegn, eller det kan bestå af patruljerende mandskab eller en kombination heraf. Der er ingen minimumsstandarder, der sætter en nedre grænse for tiltagene, hvis det ovennævnte formål kan nås med enkle midler. Det samme gælder for så vidt angår overvågning, som både kan udføres ved anvendelse af videoovervågningsudstyr, som kan følges på vagtcentraler, eller direkte gennem rundering på havnen.

Et argument der ofte fremføres er, at havnefaciliteter i sig selv ikke udgør terrormål. Dette er heldigvis en helt korrekt vurdering, men det er vigtigt at være opmærksom på, at selv om havnefaciliteten ikke udgør et mål, kan den fungere som middel til at bringe for eksempel ulovlige genstand ombord på skibene.

Øvrige tiltag afhænger af havnefacilitetens konkrete sårbarhedsvurdering. Det væsentligste er som nævnt, at uautoriseret adgang til faciliteten konstateres, og at der reageres herpå.

Reglerne har til formål at beskytte den internationale skibstrafik, og der er som sådan ikke tale om sikring af hensyn til beskyttelse af den enkelte havnefacilitet. Da en kæde ikke er stærkere end sit svageste led, er det derfor nødvendigt at sikre alle led i kæden. Der gælder samme regler for alle EU's medlemsstater, og det er nødvendigt at efterleve disse, hvis danske havne og skibe skal kunne indgå i den internationale søtransportkæde.

Sikringen kan, som beskrevet, bestå af både tekniske løsninger og fysiske tiltag. Den enkelte havnefacilitet har således stor frihed til at opfylde målsætningen om sikker søtransport ud fra individuelle løsninger. Ved vedtagelse af den ændrede havnelov 22. marts 2012, er der nu lagt op til, at havne og havnefaciliteter i højere grad kan gå sammen om f.eks. indkøb af tekniske løsninger eller vagtberedskab, som vil kunne medføre en yderligere nedbringelse af omkostningerne til sikring.

Da ikke to havne er ens, kan der ikke opstilles en fast facilitetsliste for, hvilke sikringstiltag, der konkret er tilstrækkelige til at imødegå det overordnede formål om sikker skibstrafik i de enkelte havne.

Kystdirektoratets erfaring viser, at der kan være en række positive sidegevinster ved maritim sikring. Det kan for eksempel betyde færre ulykker, da der kun færdes personale på faciliteten, der har kendskab til havneaktiviteter. Sikringen kan også medvirke til mindre tyveri og hærværk, ligesom det er oplevelsen at flere af havnens kunder, særligt skibene, efterspørger sikringstiltag i havnene.

4. Indledning/baggrund til vejledning om havnefacilitetssikring (PFSA og PFSP)

En ISPS-havnefacilitet er en selvstændig sikret del af en havn, der lever op til kravene i ISPS-koden for at kunne modtage skib omfattet af samme kode. På IMO GISIS hjemmesiden gisis.imo.org kan findes en liste over godkendte internationale havnefaciliteter. En ISPS-havnefacilitet lever på grund af sine plansæt, PFSA og PFSP, op til internationale krav, der gør at faciliteten er i stand til at betjene skibstrafik omfattet af ISPS-koden. Det overordnede formål med havnefacilitetssikring er at sikre mod forsætlige ulovlige handlinger, der kan medføre fare for menneskeliv generelt og mere specifikt skibstrafikken. PFSP'en er den overordnede ansvarlige for, at den til enhver tid gældende PFSA afspejler de konkrete sårbarheder ved faciliteten, og at PFSP'en dermed indeholder korrekte og hensigtsmæssige sikringstiltag.

Hvis der er en selvstændig terminaloperatør på havnen, kan denne forestå sikringen af egen facilitet. Mange selvstændige terminaloperatører tænker allerede sikring i andre forbindelser,

og deres tiltag vil ofte kunne indarbejdes i den samlede havnefacilitetssikring for faciliteten.

Et praktisk redskab, hvor flere parter er involveret i havnefacilitetssikringen, er et udvalg for havnesikring. Udvalget kan koordinere sikrings samarbejdet for alle de virksomheder, der deltager heri. Udvalget kan bestå af PFSP, havnens ledelse, ansatte på faciliteten med sikringsansvar og politiet. En nærmere beskrivelse af udvalget findes under vejledningen til PSA/PSP, men det kan være nyttigt at have kendskab til udvalget og dets opgaver også for en PFSP.

Sikring af havnefaciliteter må ikke forveksles med politiarbejde. En konkret sikringsrelateret hændelse vil stadig skulle håndteres af politiet, hvis PFSP skønner det afhængig af hændelsens karakter. Sikringen har til formål at indføre tiltag, der kan reducere risikoen for hændelsen, eller at hændelsen konstateres og bliver håndteret korrekt. Det kan efter PFSP's skøn fortsat være en politiforretning, hvis der konstateres mistænkelige genstande m.v. på faciliteten.

For inspiration til, hvad der skal være indeholdt i de gode PFSA og PFSP henvises til den udvidede indholdsfortegnelse i den fælles bilagssamling til vejledningerne om maritim sikring af havnefaciliteter og havne.

5. Forslag til indhold af en havnefacilitetssårbarhedsvurdering (PFSA)

Der er i de gældende regler ingen formkrav til, hvordan en PFSA skal skrues sammen. Det er i princippet op til hver enkelt havnefacilitet at sammensætte sin PFSA, så den passer til havnefaciliteten.

De næste afsnit skal derfor læses som Kystdirektoratets forslag til, hvordan den gode PFSA opbygges, så alle relevante forhold kommer med, lige som overflødig arbejde undgås. Vejledningen kan derfor bruges som en skabelon til udarbejdelse af en god PFSA. Alle konkrete eksempler er kursiverede, så de adskiller sig fra den generelle vejledning.

Der i den fælles bilagssamling til vejledningerne om maritim sikring af havnefaciliteter og havne indsat udvidede indholdsfortegnelser, som illustrerer, hvilke afsnit der er indeholdt i den gode PFSA. Hvis denne udvidede indholdsfortegnelse benyttes som skabelon til udarbejdelsen af PFSA, vil alle relevante aspekter blive belyst i langt de fleste tilfælde.

5.1. Indledning

PFSA'en indledes med en kort beskrivelse af baggrund og formål. Det vil sige, at der henvises til den danske bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter samt til de internationale regler i ISPS-koden og EU forordning nr. 725/2004. Herefter beskrives, at formålet med udarbejdelse af en PFSA er at udpege og identificere sårbarheder ved havnefaciliteten, som kræver at der tages konkrete sikringstiltag.

Det er vigtigt at bemærke, at en PFSA aldrig kan nå det resultat, at der ikke er behov for nogen former for konkrete sikringstiltag. Her kan henvises til ISPS-kodens A-del pkt. 14.2, hvori der opremses en række sikringstiltag, der på ethvert tidspunkt skal udføres. Herunder følger for eksempel, at der på ethvert tidspunkt skal være en form for adgangskontrol. Det er derfor en fordel at have A-delens pkt. 14.2 i baghovedet ved udarbejdelse af en PFSA.

Det skal endvidere fremgå, hvem der har udarbejdet PSFA'en, ligesom der skal redegøres for, at en PFSA er et fortroligt dokument, som skal håndteres på en måde, som sikrer, at den ikke kommer til uvedkommendes kendskab. Det skal understreges, at fortrolig ikke betyder, at indholdet er PFSA er hemmeligt for facilitetens ansatte. Det er vigtigt, at der er det nødvendige kendskab til materialet hos personalet. Det skal

også tilføjes, at en PFSA ikke må sendes ud af huset i elektronisk form. PFSA må kun sendes til Kystdirektoratet og politiet i papirformat pr. anbefalet brev.

Hver enkelt PSFA skal nummereres, og det skal fremgå, hvem der har et eksemplar.

Politiet skal altid medvirke ved udarbejdelse af en PFSA. Politiets medvirken dokumenteres ved politimyndighedens underskrift i PSFA. Det er afgørende, at politiet fysisk kommer med ud på faciliteten for at vurdere, om sårbarhedsvurderingen inddrager alle relevante sårbarheder.

5.2 Generel beskrivelse af havnen og havnefaciliteten

I dette afsnit skal havnen beskrives i detaljer. En sådan beskrivelse skal blandt andet indeholde havnens placering og afgrænsning. Det vil sige, at beliggenheden og indretningen kortlægges nøje. Herunder skal vigtige objekters placering beskrives, såsom havnekontoret, ligesom adgangsforholdene til faciliteten skal afdækkes. Dette gælder både for så vidt angår adgang fra land- og fra vandsiden. Hvis der på faciliteten er etableret områder, der er permanent indhegnede eller oplyste m.v. skal dette ligeledes beskrives, ligesom eksisterende sikrings- og kommunikationsudstyr beskrives. Generelt gælder det, at de faktiske forhold skal beskrives. Således skal der ikke bruges energi på at beskrive, hvilket udstyr eller indretninger der ikke er til rådighed, men kun hvad der rent faktisk er etableret. Hvis sådanne ikke-eksisterende foranstaltninger udgør et sårbart punkt, kan disse med fordel i stedet for beskrives under afsnittet om sårbare elementer på havnefaciliteten.

Herefter beskrives ISPS-faciliteternes placering og afgrænsning efter samme model som beskrevet ovenfor. Igen er det væsentlige, at forholdene beskrives så præcist som muligt. Sårbarhedsvurderingen skal identificere, hvor havnefacilitetssikringsplanen (PFSP) skal søge at eliminere de identificerede sårbarheder. Det er derfor vigtigt, at beskrivelsen er nøgtern og forholder sig til de faktiske forhold.

I beskrivelsen af faciliteten skal indeholdes gods- og passageromsætning på faciliteten. I den forbindelse beskrives også antallet af skibsanløb, og hvilke skibstyper der anløber faciliteten. Hvor kommer skibene typisk fra, og hvor skal de hen. Hvis der er faste mønstre i anløb til faciliteten beskrives dette, for eksempel hvis der er tale om fast rutefart. Den gode PFSA afdækker også hvilke skibsaktiviteter, der foregår på havnefaciliteten, er der tale om containeroperationer, bulkoperationer m.v. I den forbindelse beskrives yderligere procedurer for håndtering af gods og passagerer. For eksempel skal det beskrives,

hvordan gods håndteres fra ankomst i havnen, til det kommer ind på faciliteten og videre ombord på skibet, eller hvorledes godset opbevares, når det har forladt skibet og er kommet ind på havnefaciliteten. En sådan beskrivelse skal naturligvis tilpasses den enkelte havns helt konkrete forhold. I havne med passagerfaciliteter skal det f.eks. beskrives, hvordan billet-salget finder sted, og hvorledes billetkontrol udføres, før der gives adgang til selve ISPS-faciliteten. Der skal desuden redegøres for procedurer for, når passagererne har fået adgang til faciliteten og afventer at kunne komme ombord på skibet og redegøres for, hvordan der holdes opsyn med de ventende, og hvordan den afsluttende kontrol af gyldig rejsehjemmel foretages ved skibssiden.

Havnebeskrivelsen skal suppleres med et detaljeret oversigtskort, hvor de beskrevne forhold er indtegnet med markering. Følgende oplysninger skal fremgå af kortmaterialet:

- Et kort over havnen, der viser havnefacilitetens placering,
- Et kort der viser facilitetens grænse, bygninger på faciliteten, adgangsveje.

Hvis det er relevant skal andre forhold også fremgå af kortet, f.eks. placering af eventuelle hegn, særligt adgangs begrænsede områder, opmarchområder, opbevaring af farligt gods og eksisterende sikringstiltag, som f.eks. placering af videokameraer, porte og belysning m.m.

Som eksempel på et sådan kort henvises til korteksemplerne i bilagssamlingen. Da ikke to havne er ens, er ovenstående eksempler på, hvad PFSA'en skal indeholde om den generelle beskrivelse af havn og faciliteten, hvorfor vejledningen til beskrivelse af havnen ikke kan blive helt konkret og operationel. Det afgørende er som nævnt, at det, der er relevant at beskrive, bliver beskrevet.

Beskrivelsen kan bygges op efter formlen: Art, beliggenhed, indretning og adgangsforhold. Herunder findes en konkret beskrivelse af en tænkt facilitet. Eksemplet er opbygget, så det beskriver en facilitet, hvorfra der udføres en lang række forskellige aktiviteter, og det er derfor ikke nødvendigvis repræsentativt. Det fremgår dog, hvilke elementer en god beskrivelse består af.

Beskrivelse af havnen

Xby havn er en kommunal selvstyrehavn under Xby Kommune. Havnens godsomsætning fordeler sig hovedsageligt på sten og grus samt skærver og piller.

Havnen har ca. 6 km kaj og ejer ca. 120 ha. landarealer. Havnens søområdebeliggende inden for dækmolerne er

ca. 50 ha. Der er adgang fra vandsiden via indsejlingen fra Vesterhavet.

Området begrænses af havnevej mod øst, yderværkerne mod vest, mod nord af åbne landarealer ejer af Xby Kommune og mod syd af jernbanen ml. Xby og Yby.

Havnens veje er forbundet med de offentlige veje i kommunen, men inden for havneområdet drives vejene af havnen. Havnekontoret er døgnbemandet. Der er opsat kameraovervågning forskellige steder på havnen (se kort) som kan følges og overvåges fra havnekontoret. Om natten kører vagten også rundringer på havnen, og der vil således være kortere perioder uden personale på kontoret.

Beskrivelse af havnefaciliteten

Faciliteten er beliggende på x Havn, som en del af xby. Faciliteten er forbeholdt lastskibe (bulk samt stykgods), fiskeskibe. Faciliteten ejes og drives af x Havn.

Der er 2 mobilkraner, 1 Transportbånd til losning/lastning af sten og grus. Transportbåndet løber fra det indhegnede facilitetsområde til lagerplads uden for faciliteten.

Forsyninger, proviant, reservedele osv. aftaler skibet/rederiet med sin agent/mægler.

Faciliteten er generelt godt oplyst, men i det nordlige hjørne er et oplagringsområde uden belysning.

Max vanddybden i indsejling og ved kaj er på 9 m.

Facilitetens område er markeret med rød streg, på tegning X. Hele faciliteten er indhegnet Der er kun en adgangsvej til faciliteten for kørende og gående færdsel via porten ved havnevej.

Virksomheder, som opererer på faciliteten / bygninger

Det vedlagte kort illustrerer facilitetens indretning. Nummerne henviser til de forskellige aktiver og indretninger på faciliteten.

- 1) Skibsmægler
- 2) Pakhus for salt
- 3) Pakhus for Skærver/piller
- 4) AJDHS Hansen AIS, Im og eksport af skærver/piller
- 5) Transformatorstation
- 6) Pakhus
- 7) Pakhus
- 8) Pakhus

- 9) *Kaj for fiskeskibe*
10) *Mobilkran*

Skibsaktiviteter på faciliteten i 20XX

Faciliteten anløbes af ca. 65 lastskibe i forskellige størrelse om året. Alle skibene er over 500bt.

Langt de fleste skibe anløber fra og afsejler til Skandinavien, herunder andre danske havne. De resterende skibe kommer alle fra Europa.

Besætningerne er på fragtskibene oftest på 4 – 11 mand.

Fragtskibene lægger ved kaj typisk 2 – 7 dage

Gods type og mængde i 20XX

Skærver/piller = ca. 10.000 tons

Sten, grus og sand = ca. 15.000 tons

Andre godstyper = ca. 20.000 tons

Tilsvarende kan en færgefacilitet beskrives. Igen skal beskrivelsen indeholde facilitetens fysiske struktur, dvs. bygninger og indretninger, og en beskrivelse af facilitetens færgetrafik. Den del af beskrivelsen, der specifikt vedrører en færgefacilitet kunne for eksempel se således ud:

Færgeområdet som drives af Færgeselskabet AIS. Faciliteten svarer til havnens samlede kommercielle område.

Faciliteten har ca. 150 færgeanløb om året Færgeterminalen drives af Færgeselskabet AIS som selvstændig operatør.

Færgeren, der besejler faciliteten, er i fast rutedrift mellem Danmark og Sverige.

Passager = ca. 250.000 årligt

5.3 Eksisterende sikringsforhold

Under dette punkt henvises til den eksisterende godkendte PFSP, og de tiltag der er anført i denne, hvis der da ikke er tale om en ny facilitet. Beskrivelsen af disse tiltag suppleres med kortmateriale over faciliteten, hvor forskellige sikringsforanstaltninger såsom hegn og kameraovervågning er indtegnet. Beskrivelsen kan med fordel også indgå i den skematiske opstilling af risikovurderingen, hvor eksisterende sikringstiltag skal fremgå. Der er altså ikke tale om, at den senest godkendte PFSP skal refereres i detaljer.

Såfremt andre beredskabsplaner fra andre myndigheder eller aktører er inddraget i den godkendte sikringsplan, skal de oplistes i dette afsnit.

Det har været et særligt krav fra EU, at der redegøres for ISPS-kodens B-del pkt. 15.3.4 om proceduremæssige fremgangsmåder i PFSA'en. Det medfører, at der skal redegøres for hvad de ansatte på faciliteten hver især, har til opgave at udføre. Dette kan f.eks. ske ved henvisning til senest godkendte PFSP, hvis det er beskrevet heri. I modsat fald skal det konkluderes i sårbarehedsvurderingen, at denne procedure mangler.

Procedurer, der skal være i sikringsplanen, fremgår af kapitel 5 og særligt afsnit 5.9 i denne vejledning.

Herunder kan læses et eksempel på, hvordan der kunne redegøres for disse proceduremæssige fremgangsmåder – altså hvilke grupper af ansatte der kan og skal gøre hvad, hvornår. Der skal her henvises til senest godkendte PFSP, som indeholder de konkrete procedurer herfor.

B18.2 personale med sikringsansvar

I sikringsspørgsmål kontaktes PFSO. Ved mistanke eller konstatering af uregelmæssigheder kontaktes politiet og derefter PFSO. Ved alvorlige hændelser skal havnens personale med sikringsansvar aktivt deltage i håndteringen af uregelmæssigheder og alvorlige hændelser på eget initiativ og på PFSO's ordre.

B18.3 personale uden sikringsansvar

I sikringsspørgsmål kontaktes PFSO. Ved mistanke/konstatering af uregelmæssigheder og alvorlige hændelser kontaktes politi og derefter PFSO.

For de konkrete opgaver og procedurer henvises til afsnit XX i PFSP godkendt af Kystdirektoratet d. XXIXXIXXXX.

Under henvisning til den eksisterende sikringsplan skal det også kontrolleres, at denne indeholder en beskrivelse af den strukturelle integritet jf. ISPS koden B.15.3.

Med strukturel integritet menes, at såfremt en facilitets perimetrafgrænsning udgøres af en bygning, så skal der være en beskrivelse af bygningens tilstand. Er det f.eks. et forfaldent pakhuis med løse vinduer og dårlig beklædning, kan dette være væsentligt at have med i sårbarehedsvurderingen. Er en perimenter afspærret med hegn, kan hegnets strukturelle integritet beskrives som hegnets tilstand og udformning.

5.4. Organisation

I PFSA'en skal redegøres for havnefacilitetens organisation. En sådan redegørelse skal ikke kun indeholde en beskrivelse af sikringsorganisationen, som bliver uddybet herunder, men af alle ansatte på faciliteten. I den forbindelse gives en beskri-

velse af fremmøde i løbet af døgnet, eller ugen m.v. For at arbejde på en ISPS-facilitet skal de ansatte have et vist kendskab til reglerne i ISPS-koden. I kodens vejledende B-del pkt. 18.3 står, hvilke krav en ansat i en ISPS-facilitet med fordel bør kunne opfylde. I ikke alle eksemplerne i 18.3 er relevante i alle tilfælde, men der kan her hentes god inspiration til, hvilke krav der kan stilles til medarbejderne. Dette indebærer blandt andet, at alle ansatte fra PFSO til rengøringspersonale efter behov skal være i stand til at genkende f.eks. våben, farlige stoffer og anordninger. Der er ikke krav til, at alle ansatte skal kunne handle direkte på, hvad de ser, men de skal være opmærksomme og i stand til at rapportere videre til PFSO'en, som så kan beslutte de videre tiltag.

Der skal derfor i PFSA'en redegøres for de ansatte og deres kompetencer i henhold til kravene i B-delens pkt. 18.3. Ansatte med specifikke sikringsopgaver skal have de kompetencer, der oplystes i ISPS-kodens B-del pkt. 18.2. Disse er de samme som angivet i pkt. 18.3 med en række tilføjelser. Blandt andet skal personale med sikringsopgaver have kendskab til sikringsrelateret kommunikation og teknikker til genkendelse af mistænkelige personer og genstande.

Det er vigtigt, idet allerede eksisterende sikringstiltag på baggrund af anden lovgivning kan medvirke til, at sårbare vurderingen ikke peger på behov for øvrige tiltag, hvis behovet er dækket gennem anden lovgivning.

De uddannelsesmæssige krav og de ansattes kvalifikationer i forhold til ISPS-koden, skal der desuden redegøres for i detaljer i PFSP.

Der er yderligere krav i B-delens pkt. 18.1 til, hvilke kvalifikationer en PFSO skal have. For eksempel skal en PFSO være i stand til at undervise sikringspersonale i forbindelse med sikringsuddannelse. PFSO'en fungerer som den øverst sikringsansvarlige, men PFSO'en skal reagere på enhver sikringsrelateret hændelse f.eks. på en konkret ulovlig indtrængen. Reaktionen skal ikke omfatte den umiddelbare reaktion på angreb på facilitetens integritet, dvs. en sikringsrelateret hændelse, eller nødvendige oprydningsskridt efter et sådant angreb. I en sådan situation tilkaldes politiet, som tager de nødvendige politimæssige skridt.

Formålet med beskrivelsen af organisationen og de ansattes kompetencer er at afdække mulige sårbarheder med hensyn til medarbejdernes kompetencer. Det vil således blive afklaret, hvis der er uddannelsesmæssigt underskud, eller hvis der er behov for at supplere med yderligere kurser e.l.

Herudover beskrives under afsnittet organisation, hvor mange ansatte der er tilknyttet faciliteten, og hvor mange af disse ansatte der har sikringsansvar. En sådan oplysning er blandt andet væsentlig for at kunne vurdere på, om PFSA'ens anbefalinger til bedre sikring af faciliteten er mulige inden for eksisterende rammer.

5.5. Virksomhedsprofiler

Herunder gives en kort beskrivelse af alle virksomheder på havnefaciliteten, samt hvilke aktiviteter disse udfører. Det kan herunder beskrives, om der er tale om virksomheder, som på grund af virksomheden har en sikringsorganisation. Det kunne typisk være raffinaderivirksomhed eller lignende. En sådan virksomhed er vant til at tænke sikring og har allerede en række tiltag på plads, som også kan inddrages i den samlede vurdering af facilitetens sårbarhed. Omvendt vil tilstedeværelsen af f.eks. et våben- eller fyrværkerilager uden egne sikrings tiltag kræve mere af vurderingsarbejdet i PFSA'en.

5.6. Vigtige ejendom og infrastruktur på havnefaciliteten af betydning for denne

I denne del af PFSA'en redegøres for infrastruktur på faciliteten, og hvad der vil være resultatet af, at de bortfalder eller bryder ned.

ISPS-kodens B-del pkt. 15.7 indeholder en række eksempler på, hvad der kan betegnes som infrastruktur, der er vigtig at beskytte. Identificeringen kommer selvfølgelig an på de konkrete forhold i havnefaciliteten. Ikke alle kodens eksempler vil gælde for enhver havn, men i næsten alle tilfælde vil kodens vejledende forslag i 15.7.1 (tilkørsels og adgangsforhold) 15.7.8 (sikringsudstyr) og 15.7.9 (nærliggende vandområder) være nødvendige at forholde sig til. Generelt skal PFSA forholde sig til al relevant infrastruktur. Lidt forenklet er det ikke et krav, at PFSA'en forholder sig til alle eksemplerne i pkt. 15.7, men det er omvendt et krav, at i hvert fald de relevante punkter er inddraget.

Vurderingen kan med fordel jf. ISPS-kodens B-del 15.6 fokusere på infrastruktur, hvis bortfald eller nedbrud kan medføre skade på eller tab af menneskeliv eller have negative økonomiske konsekvenser for havnen. Den væsentligste bekymring skal være at begrænse skadelige konsekvenser for mennesker, herunder tab af menneskeliv, hvis faciliteten er målet i sig selv. Selve faciliteten og de økonomiske konsekvenser har anden prioritet herefter.

Vigtig ejendom og infrastruktur kunne for et tænkt eksempel beskrives som nedenfor. (I PFSA skal gengives et kort over hav-

nen – eksemplet henviser til et fiktivt kort, som ikke fremgår af denne vejledning)

Faciliteten har adgangsvej fra havnevej til det indhegnede havnefacilitet gennem porten markeret på kortet som nr. 1. Adgang fra vandsiden kan kun ske via indsejlingen. Det er muligt ved lavvande, at komme til faciliteten fra vandsiden til fods. Fra det indhegnede facilitetsområde løber et transportbånd til sten og grus til lagerområdet uden for ISPS-faciliteten.

Resultatet af, at portens lås får defekt, så porten ikke kan aflåses, vil være, at der ikke længere er tilstrækkelig kontrol med adgangen til faciliteten. Det vil yderligere betyde, at mandskab skal fritages for andre sikringsopgaver og deltage i manuel kontrol ved porten. Nedbrud eller bortfald forventes ikke at betyde legemsbeskadigelse, men vil betyde at overvågning og adgangskontrol til faciliteten svækkes. Det kan betyde forøget risiko for andre aktiver på faciliteten.

Herefter fortsættes med en konkret beskrivelse af vigtige aktiver og infrastruktur på faciliteten som f.eks. kraner, terminaler, havnekontor sikringsystemer og udstyr, kommunikationsmidler mv.

Havnekontoret vil ofte også være et væsentligt aktiv, selv om det ikke nødvendigvis er beliggende på selve faciliteten. Havnekontoret er hjemsted for kommunikationsmidler og vil være en slags kommandocentral i sikringsøjemed. Den gode PFSA forholder sig til havnekontoret og dets betydning for faciliteten, uanset beliggenhed.

Igen kan der ikke gives en facitliste til PFSA'ens indhold til dette punkt, da forholdene er forskellige fra havn til havn. I ISPS-kodens B-del pkt. 15.16. findes krav til, hvad identificeringen af sårbare elementer skal omfatte overvejelser omkring. Disse overvejelser skal omfatte alt fra forhold omkring adgang fra vandsiden til personalemæssige begrænsninger.

Hvis der tages udgangspunkt i eksemplet ovenfor og kravene i 15.16, kunne følgende elementer udpeges som sårbare.

- Adgang fra vandsiden
- Transportbånd
- Kajområde
- Bygninger og anlæg der støder umiddelbart op til faciliteten, og kan benyttes som adgangsvej
- Farligt gods
- Ubelyste områder i facilitetens nordlige hjørne
- Adgang til skibe fortøjet i faciliteten
- Passagerterminalen

Selv om faciliteten kun sjældent modtager farligt gods (sprængstoffer m.v.), skal der altid foretages en sårbarehedsvurdering af området i PFSA. Det skal endvidere sikres, at uvedkommende ikke kan få adgang til godset, hvis det farlige gods mellemlagres og ikke køres direkte ombord. Et sådant område med farligt gods kan ofte med fordel etableres som et særligt adgangsbegrænset område jf. B-delens pkt. 16.25, men der er ikke krav herom. Hvis lastens art og relative lave kompleksitet gør det muligt kan kontrol udføres i forbindelse med lastning.

For yderligere inspiration til, hvad der kunne anses som sårbare elementer henvises til B15.16, der oplister en række vejledende eksempler.

I denne forbindelse kan det for så vidt angår faciliteter med et begrænset antal anløb overvejes, om elementerne på havnefaciliteten er af en sådan karakter herunder lastens art og kompleksitet, at faciliteten kan fungere som on/off facilitet. Dette betyder, at faciliteten kun har sikringstiltag iværksat, når der ligger et skib til kaj eller last til udskibning. Dette uddybes yderligere i vejledningens afsnit om udarbejdelse af PFSP. Det ændrer ikke på, at der skal sårbarehedsvurderes på faciliteten, men det kan være nyttigt at have sig i baghovedet allerede tidligt i forløbet.

Det vil i sidste ende være Kystdirektoratet der på baggrund af PFSA afgør, om der kan blive tale om en on/off facilitet.

| PFSA | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|---------------|---|------------------------------------|-----------------|-------------|---------------------------------------|---|---|---------------------------------|-----------|---------------------|
| Vigtig ejendom og infrastruktur samt sårbare elementer Trussel (ikke udtømmende) B 15.11 Suppler evt. med scenarier fra ROS 60 (Beredskabsstyrelsen) | Adgangsveje fra vandsiden | Transportbånd | Bygninger op til facilitet, der kan benyttes som adgangsvej | Ubelyste områder i nordligt hjørne | Adgang til skib | Lagerområde | Overvågningsudstyr og sikringsystemer | Vandområderne i nærheden af faciliteten | Adgang fra landsiden til havnefaciliteten | Personale/ Sikringsorganisation | Kajområde | Passager-terminalen |
| Adgang med henblik på sabotage, hærværk, sprængning, ildspåsættelse | X | X | | | | X | X | X | X | | X | X |
| Uautoriseret adgang eller brug med ethvert motiv (turer, lystfiskere, tyve, hærværk) | X | | X | X | X | X | | X | X | | X | X |
| Manipulation af gods / oplag / skibets stores | | | | X | | X | | | | | | |
| Indsmugling af våben, farlige stoffer, våbendele, dele til masseødelæggelsesvåben | X | X | X | X | X | X | | X | X | | | X |
| Kapring eller kidnapning af skibet eller af personer ombord på det Brug af skibet som våben | | | | | X | | | X | | | | |
| Brug af skibet til transport af gerningsmænd til fortsættelige ulovlige handlinger andetsteds | | | | | X | | | | | | | |
| Bombetrussel | | | X | | | X | | | | | | X |
| Mangel på medarbejdere (sygdom, ferie og modvilje) | | | | | | | | | | X | | |

5.7. Relevante trusler

Hvert af de identificerede sårbare elementer og den kritiske infrastruktur skal vurderes for relevante trusler. Til det formål benyttes ISPS-kodens B. del pkt. 15.11, hvorfra aktuelle og relevante scenarier udvælges. De trusler, der nævnes i pkt. 15.11, er ikke udtømmende. Som det er vist i figuren ovenfor, kan også andre trusler være inddraget. I det ovennævnte eksempel er f.eks. tab af nøglemedarbejdere udvalgt som en relevant trussel. Der kan suppleres med trusselsscenerier fra Beredskabsstyrelsens ROS60, som kan findes på www.BRS.dk

En trussel, der er relevant i alle tilfælde, er uautoriseret adgang. Ved uautoriseret adgang skal ikke sondres mellem, om hensigten med adgangen er at foretage skade eller ej. Uautoriseret adgang vil altid udgøre en trussel, for hvis en lystfisker kan forville sig ind på en ISPS-facilitet, så vil det også være muligt for personer med skadelige hensigter. Uautoriseret adgang vil derfor i langt de fleste tilfælde have mindst en moderat sandsynlighed i den nedenfor angivne risikovurdering. Alene på grund af sandsynligheden for truslen betyder det, at der altid skal være iværksat tiltag til adgangskontrol.

Adgangskontrol kan ikke stå alene. Ved overvågning sikres, at mistænkelig adfærd fortsat kan observeres i de tilfælde hvor adgangskontrollen af den ene eller anden årsag har svigtet, eller hvor der er tale om autoriseret adgang (f.eks. bombemanden der har købt billet til færgen).

5.8. Risikovurdering

De sårbare elementer udsættes for trusler i den ovenfor viste trusselmatrix. Ved hver afkrydsning foretages en risikovurdering ved fastsættelse af sandsynlighed og konsekvens af en given hændelse på baggrund af definitionerne i skemaet herunder. Det er tilstrækkeligt, at et af skemaets definitioner for konsekvens er opfyldt for, at ramme i den tilsvarende kategori – moderat, stor eller katastrofal. Hvis der således er tab af menneskeliv, men ingen miljøødelæggelsen vil konsekvensen uanset dette være "stor".

Afsnit 5 Forslag til indhold af en havnefacilitetssikringsårbarhedsvurdering (PFSA)

| Sandsynlighed | Lav | Moderat | Stor |
|-------------------|---|---|--|
| Definition | Der eksistere meget få personer eller grupper, der har både ressourcer og motivation til at realisere sikringshændelsen, og de eksisterende sikringstiltag vurderes at være tilstrækkelige til at imødegå dette | Der eksisterer enkelte personer eller grupper, der har både ressourcer og motivation til at realisere sikringshændelsen, men pga. eksisterende sikringstiltag vurderes det at være muligt delvist imødegå disse hændelser | Der eksisterer personer og grupper med både ressourcer og motivation til at realisere sikringshændelsen, og de eksisterende sikringstiltag vurderes ikke at kunne imødegå disse hændelser. |
| Konsekvens | Moderat | Stor | Katastrofal |
| Definition | Hændelsen medfører ikke tab af menneskeliv eller personskader, Små økonomiske tab, Lille miljøødelæggelse eller tab af anseelse | Betydelige personskader eller evt. tab af menneskeliv, Store regionale konsekvenser for økonomi, Lang tids ødelæggelse af en del af et økosystem over et større område eller stort tab af anseelse | Store tab af menneskeliv eller meget omfattende skader, Store nationale eller internationale konsekvenser for økonomi, Fuldstændig ødelæggelse af flere dele af et økosystem over et større område eller stort tab af anseelse |

Dette arbejde foretages i nært samarbejde mellem PFSO'en og politiet. I skemaet herunder opereres med røde, gule og grønne felter. En afkrydsning i grøn betyder "lav risiko", mens et kryds i gul betyder, at man skal overveje om, der kunne

være behov for yderligere sikringstiltag med det samme, eller om dette eventuelt kan vente i en periode.. Et kryds i rød betyder, at der klart er identificeret behov for at iværksætte yderligere tiltag.

| Risikovurdering | Område: | |
|---|------------------|-------|
| | Nr.: | Dato: |
| Objekt: | Sikringstrussel: | |
| Konsekvens: (Personer, økonomi, miljø, anseelse) | | |
| Moderat Stor Katastrofal A B C | | |
| Sandsynlighed: (Motivation, evne, kompleksitet, ressourcer) | | |
| Lav Moderat Stor 1 2 3 | | |
| Eksisterende sikringstiltag: | | |
| Forslag til yderligere sikringstiltag: | | |
| Udført af: For havn: For politi: | Signatur: | |

På baggrund af skemaet overfor er der udfærdiget en risikovurdering for dele af identificerede sårbare elementer i fiktive, men typiske havnefaciliteter, som kan tjene som inspiration til, hvordan en sådan risikovurdering konkret bør udføres. Under pkt.5.9 findes eksempler på, hvordan skemaet kan anvendes i praksis.

5.9. Konklusioner og anbefalinger til bedre havnefacilitetssikring

PFSA'en afsluttes med en samlet konklusion om havnefacilitetens sikring mod sikringsrelaterede hændelser på baggrund af risikovurderingen og øvrige identificerede sårbarheder. Igen skal ISPS-kodens Adel pkt. 14.2 holdes for øje. Der skal under alle omstændigheder være f.eks. adgangskontrol og kontinuerlig overvågning, og forslagene til bedre sikring, vil derfor være til en forbedring af allerede eksisterende tiltag.

Forslagene gælder på sikringsniveau 1, altså normalsituationen. Forslagene baserer sig som nævnt på risikovurderingen, og kan indeholde alt fra proceduremæssige ændringer til fysiske tiltag. Forslagene kan også omfatte bedre uddannelse af personale med sikringsansvar eller udbredelse af kendskab blandt hele personalet til, hvad det medfører at være ansat på en ISPS-facilitet. Selve PFSA'en er et fortroligt dokument, men generelt kendskab til havnefacilitetssikring, og hvad dette indebærer, blandt alle facilitetens ansatte er en forudsætning for at få en god og effektiv havnefacilitetssikring.

I forbindelse med udarbejdelse af en PFSA kan f.eks. det kommunale beredskab indgå som den del af den personkreds, der har viden om begrænsning af en ulykkes konsekvenser og skader. I flg. ISPS-kodens A-del pkt. 15.3 og B-del pkt. 15.4 skal særlig fagkundskab benyttes, når det er nødvendigt.

Endelig skal der i PFSA'en være dokumentation for politiets deltagelse.

Den praktiske udformning af en risikovurdering med forslag til forbedringer kan ses i skemaform herunder for fire forskellige sårbare elementer.

Konklusioner følges op af en handleplan, hvori der redegøres for, hvordan de konkrete forslag udføres i praksis, og hvornår de skal være udført. En sådan handleplan vil fungere som tjekliste i forbindelse med den næste revision af PFSA'en.

Her følger praktiske eksempler på, hvordan en risikovurdering kan bygges op. Ofte vil sikringstiltagene allerede være iværksat fuldt ud tilstrækkeligt, men for at give de bedst mulige eksempler er overvejende valgt tilfælde, hvor der er behov for yderligere handling eller overvejelse. Det betyder ikke, at der i alle tilfælde er behov for yderligere sikringsforanstaltninger.

Eks. 1 er fra et kajområde, der anvendes til bulkaktivitet.

| Risikovurdering | | Område: Xhavn | | | | | | | |
|--|---------|--|----------------|-------------|---|---|---|--|--|
| | | Nr.: | Dato: x/x-20xx | | | | | | |
| Objekt: Kajområde | | Sikringstrussel: Uautoriseret adgang med henblik på at: <ul style="list-style-type: none"> - Forrette skade - Tilfældig adgang – lystfiskere, turister m.v. - Transport af gerningsmænd eller våben | | | | | | | |
| Konsekvens: (Personer, økonomi, miljø, anseelse) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Moderat</th> <th>Stor</th> <th>Katastrofal</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> </table> | | Moderat | Stor | Katastrofal | A | B | C | | |
| Moderat | Stor | Katastrofal | | | | | | | |
| A | B | C | | | | | | | |
| Sandsynlighed: (Motivation, evne, kompleksitet, ressourcer) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lav</th> <th>Moderat</th> <th>Stor</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> </table> | | Lav | Moderat | Stor | 1 | 2 | 3 | | |
| Lav | Moderat | Stor | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | | | |
| Eksisterende sikringstiltag: Kajarealet ved faciliteten er indhegnet, og der er kun indgang igennem porten. Hegnet kan ved lavvande ikke forhindre adgang fra vandsiden. Der er placeret videokameraer ved indgangen som benyttes til løbende optagelser. Porten står åben i normal arbejdstid fra 8 – 16, men er låst i det øvrige tidsrum under sædvanlige omstændigheder. | | | | | | | | | |
| Forslag til yderligere sikringstiltag: Etablere port med adgangskontrol i form af elektronisk adgangskort, med gæstekort til skibsbesætninger. Udbygge hegnet, således det vanskeliggør adgang fra vandsiden. Forbedre kameraovervågningen, så den aktiveres ved aktivitet (sensor, mms-service) | | | | | | | | | |
| Udført af: For havn: For politi: | | Signatur: | | | | | | | |

Forklaring til skema: Uautoriseret adgang må anses som sandsynligt. Konsekvensen kan variere fra moderat til katastrofal afhængig af hensigt. Da uautoriseret adgang ikke logisk kan deles op i uautoriseret adgang med og uden skadelige hensigter, antager vi, at konsekvensen er stor – vi ender derfor i "rød".

Eks. 2 er en risikovurdering fra en passagerterminal.

| Risikovurdering | Område: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------|------------|---|---|--|--|---|--|--|--|---|--|--|--|--|--|---|---|---|--|--|---------------|--|--|
| | Nr.: | Dato: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Objekt: Passagerterminalen | Sikringstrussel: ISPS-kodens X-del 15.11.1 – Placering af sprængstoffer enten gennem autoriseret (købt billet) eller uautoriseret adgang | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsekvens: (Personer, økonomi, miljø, anseelse) Moderat Stor Katastrofal A B C | <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">Konsekvens</td> <td>C</td> <td style="background-color: yellow;">X</td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: red;"></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> <td style="background-color: red;"></td> </tr> <tr> <td>A</td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: green;"></td> <td style="background-color: yellow;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">Sandsynlighed</td> </tr> </table> | | Konsekvens | C | X | | | B | | | | A | | | | | | 1 | 2 | 3 | | | Sandsynlighed | | |
| Konsekvens | | | | C | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sandsynlighed | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sandsynlighed: (Motivation, evne, kompleksitet, ressourcer) Lav Moderat Stor 1 2 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eksisterende sikringstiltag: Etableret adgangskontrol, således kun personer med gyldig rejsehjemmel kommer ind på faciliteten. Der foretages løbende overvågning i form af vagter på faciliteten. Faciliteten er udført i materialer, glas, der medfører, at en eventuel bombesprængning kan medføre meget alvorlige skader fra glasstykker fra terminalens store glaspartier. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Forslag til yderligere sikringstiltag: Formindske glasfacader, så konsekvensen af en bombesprængning mindskes. Erstatte facaden med plexiglas, eller påsætte streamere. Etablering af yderligere flere flugtveje eller nødudgange. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Udført af: For havn: For politi: | Signatur: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Forklaring til skema: Sandsynligheden er lav – meget få med nødvendige motivation, men konsekvensen vil være katastrofal, hvorfor vi "ender i gul"

Eks. 3 er risikovurdering af tankskibsfacilitet

| Risikovurdering | Område: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|------------|--------|---------|-----|-----|---|-------|--------|---------|---|-------|-------|--------|--|--|---|---|---|--|--|---------------|--|--|
| | Nr.: | Dato: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Objekt: Tankskib – import af gasolie | Sikringstrussel: Ildspåsættelse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsekvens: (Personer, økonomi, miljø, anseelse) Moderat Stor Katastrofal A B C | <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">Konsekvens</td> <td>C</td> <td>Yellow</td> <td>Red</td> <td>Red</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>Green</td> <td>Yellow</td> <td>Red (X)</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>Green</td> <td>Green</td> <td>Yellow</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Sandsynlighed</td> </tr> </table> | | Konsekvens | C | Yellow | Red | Red | B | Green | Yellow | Red (X) | A | Green | Green | Yellow | | | 1 | 2 | 3 | | | Sandsynlighed | | |
| Konsekvens | | | | C | Yellow | Red | Red | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B | Green | | Yellow | Red (X) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | Green | Green | Yellow | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sandsynlighed | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sandsynlighed: (Motivation, evne, kompleksitet, ressourcer) Lav Moderat Stor 1 2 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eksisterende sikringstiltag: Det er etableret skiltning med teksten "færdsel forbudt på området uden særlig tilladelse" Det er ingen kontrol af lasten, da medarbejderne er på brandvagt. Der foretages rundering af havnebassinet inde på faciliteten 1-2 gange om dagen mellem kl. 8 og 15. Efter kl. 15 er der ingen medarbejdere på faciliteten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Forslag til yderligere sikringstiltag: Der opsættes hegn med ISPS-skilte til markering. Kun adgang for personer og køretøjer med adgangstilladelse. Besøgende såsom gæster, agenter osv. til skib eller faciliteten anmeldes inden ankomst. Adgangskontrol udføres af facilitetens medarbejdere, mens skib ligger ved faciliteten. Alle personer og køretøjer, der kommer ind på faciliteten eller skal ombord på et skib, skal konfronteres med henblik på at forhindre uautoriseret adgang. Etablering af vagtrunde for havnens medarbejdere inden for arbejdstid mindst 3 gange. Etablering af belysning når det er mørkt, Inddragelse af alle medarbejdere på faciliteten. Det etableres særlig belysning og videoovervågning af områder med adgangsbegrænsning. Der ansættes yderligere 1 person til overvågning af havnefacilitetens sikring. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Udført af: For havn: For politi: | Signatur: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Forklaring til skema: Ildspåsættelse er en kendt risiko og må anses som sandsynligt.

Eks. 4 er en anden tankskibsfacilitet udsat for yderligere trusler

| | | |
|---|---|--------------|
| Risikovurdering | Område: | |
| | Nr.: | Dato: |
| Objekt: Tankskib – jetfuel | Sikringstrussel: Manipulation af laststyresystem, smugle sprængladninger ind som stores eller uledsaget bagage. | |
| Konsekvens: (Personer, økonomi, miljø, anseelse) Moderat Stor Katastrofal A B C | | |
| Sandsynlighed: (Motivation, evne, kompleksitet, ressourcer) Lav Moderat Stor 1 2 3 | | |
| Eksisterende sikringstiltag: | | |
| <p>Der er etableret perimenter med adgang gennem 3 bemandede porte. Adgang fra vandsiden overvåges fra havnekontor, fra facilitetens administrationskontor og fra kaj anlæg, når der er skib ved kaj.</p> <p>Områder med adgangsbeskrænkning er aflåste, når de ikke er i brug, og overvåget når de er i brug.</p> <p>Lasten føres gennem rørledning og i henhold til sikkerhedsmanual for håndtering af lasten.</p> <p>Levering af skibets stores kontrolleres ved perimenter.</p> <p>Havnefacilitetens sikring overvåges ved indvendig rundering, miljøvagt og belysning.</p> | | |
| Forslag til yderligere sikringstiltag: | | |
| Der anskaffes afvisningsfartøj og videoovervågning fra administrationskontoret af havnefaciliteten og vandsiden. | | |
| Udført af: For havn: For politi: | Signatur: | |

Forklaring til skema: Der er yderst få personer med den tilstrækkelige motivation til at udløse hændelsen, og de eksisterende sikringstiltag imødegår i vidt omfang risikoen.

6. Forslag til indhold af en havnefacilitetssikringsplan (PFSP)

Der er ikke bestemte krav til opbygning af en PFSP. Det er derfor PFSP'ens ansvar at sammensætte sin PFSP, så den passer til havnefaciliteten. Opgaven er dog ikke helt fri. De sikrings tiltag, som PFSA identificerer som nødvendige, skal fremgå af sikringsprocedurerne i PFSP. Der er også en række krav til indhold af PFSP, som baserer sig på de internationale regler i ISPS-koden og EU forordning 725/2004. ISPS-kodens A-del pkt. 16.3 og B-delens pkt. 16.3, 16.8 og den vejledende 16.9 oplister de elementer, der som minimum skal være indeholdt i en PFSP.

De næste afsnit skal derfor læses som Kystdirektorats forslag til, hvordan den gode PFSP skal opbygges. Vejledningen kan bruges som en skabelon, ved udarbejdelse af en PFSP. Alle konkrete eksempler er kursiveret, så de adskiller sig fra den generelle vejledning.

Hvert punkt nedenfor er en del af en indholdsfortegnelse i PFSP, og en sikringsplan med alle disse elementer tilstrækkeligt beskrevet vil som udgangspunkt blive godkendt af Kystdirektoratet. Det kan ikke afvises, at der kan være behov for både mere eller mindre i visse situationer.

Der er i den fælles bilagssamling til vejledningerne om maritim sikring af havnefaciliteter og havne desuden indsat udvidede indholdsfortegnelser, som illustrerer, hvilke afsnit der er indeholdt i den gode PFSP. Hvis denne udvidede indholdsfortegnelse benyttes som skabelon til udarbejdelsen af PFSP, vil alle relevante aspekter blive inddraget i langt de fleste tilfælde.

6.1. Indledning, målsætning, baggrund og definitioner

PFSP indledes med en kort beskrivelse af målsætning og baggrund. Der er igen henvisninger til de gældende regler på området: Bekendtgørelsen om sikring af havnefaciliteter, EU forordning 725/2004 og ISPS-koden.

Formålet med plansættet er at give havnen mulighed for fortsat at kunne betjene fartøjer omfattet af ISPS-koden, men formålet er også at have et konkret værktøj, som kan forhindre tab af menneskeliv og materielle ødelæggelser ved hjælp af forebyggende tiltag og metoder til håndtering af trusler. For at understrege at det handler om mere end terrorbekæmpelse på selve havnefaciliteten, må dette gerne fremgå af indledningen. Reglerne har til formål at undgå forsætlige, ulovlige handlinger, og dermed blandt andet at sikre, at våben,

sprængladninger m.m. ikke kan bringes ombord på et skib og anvendes til angreb andre steder. Der er altså tale om en beskyttelse af både facilitet, skibstrafikken og potentielle mål ved skibets destination.

Hver enkelt PSFP skal nummereres, og det skal fremgå, hvem der har et eksemplar. Det skal tilføjes, at en PFSP ikke må sendes ud af huset i elektronisk form. PFSP skal sendes anbefalet til Kystdirektoratet og politiet i papirformat med postvæsenet.

Eksempler på nødvendige procedurer kan læses i følgende eksempel:

PFSP er ansvarlig for PFSP. Der er PFSP's ansvar, at hvert eksemplar nummereres, og at det noteres, hvem der er i besiddelse af et eksemplar. Kystdirektoratet, politiet og havnen skal hver have et eksemplar. PFSP skal sikre, at alle eksemplarer er ens.

PFSP kan kun fremsendes som anbefalet post til de relevante myndigheder. Følgende er i besiddelse af et eksemplar af senest godkendte PFSP.

Eksemplar 1: Havnen, eksemplar 2: Kystdirektoratet, eksemplar 3: Politiet

Planen må endvidere forevises til politi og Kystdirektoratets havneinspektører på deres anmodning herom.

Herefter henvises til den godkendte PFSA, som PFSP'en tager udgangspunkt i. En PFSA kan aldrig nå det resultat, at der ikke er behov for konkrete tiltag. Det kan dog ikke afvises, at PFSA ikke vil pege på nye tiltag i forhold til den hidtil godkendte. I ISPS-kodens A-del pkt. 14.2 er oplyst aktiviteter, der gennem hensigtsmæssige foranstaltninger altid skal være til stede på sikringsniveau 1 – altså normalsituationen. Disse omfatter adgangskontrol og overvågning og tilsyn med håndtering af last m.m. – kort sagt alle og alt, der skal ind på havnefacilitetens område. PFSP skal derfor omfatte konkrete tiltag efter blandt andet kodens A-del pkt. 14.3 og A 16.3. I B-delens pkt. 16.3 følger yderligere, hvad alle PFSP'er skal have med, herunder en detaljeret redegørelse for havnefacilitetens sikringsorganisation og beskrivelse af de supplerende sikringstiltag i niveau 2 og 3.

En PFSP indeholder som beskrevet de tiltag, som PFSA har påpeget i sin risikovurdering. Det er vigtigt at planen beskriver, hvad der rent faktisk udføres af tiltag. Kort sagt – skriv hvad der gøres, og gør hvad der skrives.

6.2. Identifikation af havn og havnefacilitet

Dette afsnit kan i det store hele skrives af fra PFSA. Der er igen tale om en generel beskrivelse af havn og havnefacilitet. Det er vigtigt, at beskrivelse af placering er angivet med længde- og breddegrader.

Ved benævnelse af faciliteten skal havnefacilitetens tildelte port facility number jf. IMO GISIS anvendes sammen med det registrerede navn for faciliteten. Det vil sige, at hvis vi befinder os i Helsingør kunne betegnelsen for eksempel være DKHLS-00002, Østkaj. Faciliteten må ikke benævnes alene med det interne "kælenavn". Hvis det officielle navn er Østkaj, men faciliteten internt på havnen hedder jernkajen, fordi der her udskibes jern, skal navnet Østkaj alligevel anvendes konsekvent i hele PFSP.

Hvis der er tale om en facilitet, der af Kystdirektoratet er godkendt som on/off facilitet, skal det også beskrives her. En on/off facilitet er en facilitet, der kun har iværksat sine sikringstiltag, når der er skibe, der skal anløbe kajen, eller når last til udskibning befinder sig på havnefaciliteten. På andre tidspunkter, altså når faciliteten er "off", kan faciliteten have offentlig adgang uden synlige fysiske sikringstiltag iværksat. Det er dog vigtigt at rense faciliteten efter korrekt procedure inden, den tages i brug som "on". Renseproceduren er beskrevet senere i vejledningen.

Hvis faciliteten drives af en selvstændig terminaloperatør, f.eks. et færgeselskab, skal dette også beskrives her. Det er en vigtig information af hensyn til det samlede billede af havnens og havnefaciliteternes sikring.

Der skal være kortmateriale med i PFSP, der detaljeret illustrerer faciliteten. Kravene til kortmateriale er de samme som de krav, der stilles til kortmaterialet til PFSA, med den ene tilføjelse, at kortet også skal vise markering af evakueringsruter samt opsamlingsområde.

6.3. Sikringsansvarlig

PFSP er facilitetens overordnede sikringsansvarlige, og PFSP fungerer som kontaktperson i spørgsmål omkring facilitetens sikring. Kystdirektoratet skal være i besiddelse af 24/7 kontaktoplysninger, telefonnummer og e-mailadresse m.v., på vagthavende PFSP. Disse oplysninger kan med fordel fremgå af PFSP. Det er dog vigtigt at huske at opdatere disse, hvis der sker ændringer i kontaktoplysningerne.

En facilitet kan have flere PFSP'er, som hver især kan dele vagterne imellem sig. Den enkelte PFSP står således ikke til rådighed 24 timer i døgnet, men der vil i vejledningen generelt

blive henvist til PFSP som en enkelt person, selv om der kan være flere om jobbet. Det skal her tilføjes, at Kystdirektoratet kun skal have oplyst et 24/7 vagtnummer og ikke forskellige numre på hver enkelt ansat.

Det er væsentligt at forstå, at PFSP imidlertid ikke er den eneste "sikringsansvarlige", men at alle ansatte på havnefaciliteten er "ansvarlige" og dermed tager ansvar og del i maritim sikring.

6.4. Sikringsorganisation

Det er et krav i ISPS-kodens B-del pkt. 16.8.1, at der gøres detaljeret rede for havnefacilitetens sikringsorganisation i en PFSP. Det skal bemærkes, at den overordnede sikringsansvarlige er PFSP og ikke havnens ledelse. Ledelsen skal imidlertid, som alle andre ansatte på havnefaciliteten, som minimum leve op til kravene om uddannelse jf. B18.3. Havnens eller facilitetens ledelse har ikke nødvendigvis direkte sikringsmæssige opgaver herudover. For eksempel er det PFSP, der beslutter, hvornår en sikringsrelateret hændelse er ubetydelig (en lystfisker kom ved en fejl ind på faciliteten), eller hvornår hændelsen skal rapporteres til Kystdirektoratet og politiet alt efter hændelsens karakter. Det skal understreges, at PFSP ikke udgør sikringsorganisationen alene. Uden alle facilitetens medarbejdere, kan en PFSP ikke varetage facilitetens sikring. Kort sagt – brug alles øjne og ører i sikringsarbejdet.

Det er vigtigt, at sikringen forankres i ledelsen, selv om ledelsen ikke nødvendigvis skal spille en aktiv rolle i sikringsorganisationen. Det er afgørende, at ledelsen kender til forpligtelserne om maritim sikring, fordi det er ledelsen, der skal afsætte midler til formålet og har kompetence til at vælge den rigtige personalesammensætning. Ledelsen skal derfor eksempelvis være klar over, at den person man i et tænkt eksempel ønsker at forflytte eller afskedige er PFSP, og hvad dette betyder ved et jobskifte. Endelig er havnens ledelse i sidste ende ansvarlig for, at der er tilstrækkelige midler til at opretholde den nødvendige havnefacilitetssikring.

Sikringsorganisationen kan både bestå af havnens eget personale og eksternt personale. For eksempel kan et vagtfirma være hyret ind til at foretage rundringer på faciliteten. Personalet herfra skal i så fald fremgå af sikringsorganisationen og skal have de tilstrækkelige kvalifikationer til at løse opgaven. Der kan hentes inspiration til disse kvalifikationer i kodens B-del 18.2. Hvis ekstra personale indkaldes i visse situationer, er det vigtigt at sikre, at dette personale har det fornødne kendskab til maritim sikring. Derfor skal personerne fremgå direkte af planens afsnit om sikringsorganisation. Det er også vigtigt af hensyn til, at disse personer rent faktisk skal være

tilgængelige, hvis behovet for dem opstår. Der skal derfor være indgået klare aftaler med eksempelvis eksterne vagt-firmaer, som kaldes ind på sikringsniveau 2 o. lign. En sådan aftale eller kontrakt, hvor navn og kvalifikationer fremgår, skal vedlægges som bilag i PFSP til dokumentation af tilgængelighed og kvalifikationer m.m.

Efter vedtagelse af den nye havnelov er der nu i højere grad lagt op til samarbejde mellem flere havne omkring for eksempel forpligtelser i forbindelse med maritim sikring. Det må derfor forventes, at flere havnefaciliteter fremadrettet vil benytte sig af eksterne udbydere af sikringsydelse. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at kravene til overvågning, adgangskontrol og reaktion ved konstatering af sikringsrelaterede hændelser er de samme, som hvis havnefaciliteten selv forestår sikringen.

Hvis havnefacilitetens sikringsplan har grænseflader til andre myndigheders plansæt, f.eks. til politiets eller det kommunale beredskab, skal dette fremgå af PFSP. Det kunne f.eks. være, at visse områder allerede er sikret i medfør af anden lovgivning, og i disse tilfælde er det vigtigt at kunne dokumentere, at denne sikring også er tilstrækkelig til opfyldelse af formålet med havnefacilitetssikring. Omvendt vil en tilstrækkelig sikring i medfør af anden lovgivning således også kunne medføre, at der ikke vil være behov for yderligere tiltag i PFSP. På den måde undgår man unødvendig dobbeltsikring, hvor andre regelsæt allerede løser opgaven tilstrækkeligt.

Sikringsorganisationen kan også rumme fysiske ressourcer som for eksempel havnekontoret, hvor sikringsrelateret kommunikation ofte vil foregå fra, ligesom dele af sikringsorganisationen typisk har sin fysiske placering her. Havnekontoret er oplagt at inddrage, fordi kommunikation og koordinering typisk vil ske fra kontoret. Havnekontoret kan på den måde spille en vigtig rolle i facilitetens sikringsorganisation, selv om det ikke nødvendigvis ligger i tilknytning til faciliteten.

Endelig skal de ansattes ansvar, opgaver og uddannelse beskrives under dette afsnit. Det er PFSO, der har ansvaret for, at personalet er tilstrækkeligt uddannet til at varetage sine sikringsmæssige opgaver. Sikringsrelateret materiale må ikke komme til uvedkommendes kendskab, men det betyder ikke, at alt dets indhold skal holdes hemmeligt for facilitetens ansatte. Personalet skal have det nødvendige kendskab til materialet og skal forstå, hvad det indebærer at være ansat på en ISPS-facilitet. PFSO skal derfor udbrede kendskabet til reglerne blandt de ansatte og sørge for, at de har de nødvendige redskaber til at leve op til deres sikringsmæssige ansvar. Det betyder, at alle ansatte skal være klar over, at der er en PFSO,

og der er PFSO (eller politiet afhængig af det mistænkeliges karakter) man ringer til, hvis man ser noget mistænkeligt.

Med revisionen af havneloven i marts 2012 er der nu i videre udstrækning åbnet for, at flere havne kan gå sammen om tilkøb af sikringsydelser, herunder også f.eks. fælles indkøb af overvågningsystemer eller andre former for fælles vagtberedskab. Hvis en havnefacilitet benytter sig af en sådan løsning, er det vigtigt, at dette fremgår af PFSP. Det eksterne vagt-firma, som forestår overvågning, vil således være en del af facilitetens samlede sikringsorganisation. Det er i den forbindelse vigtigt, at der vedlægges dokumentation f.eks. i form af kontrakter, samt at det dokumenteres, at der fortsat er mulighed for en reaktion ved konstatering af uautoriseret adgang.

Nedenfor er indsat to konkrete eksempler på, hvordan dette afsnit kunne se ud i PFSP, afhængig af hvilke type aktivitet, der udføres fra faciliteten, og om der er tale om en selvstændig terminaloperatør, som ofte på grund af deres organisation har langt større ressourcer til rådighed, end den havn aktiviteterne udføres fra.

Beskrivelse af en sikringsorganisation og personalets ansvar og opgaver

Eks. 1: Havn, som har 2 eller flere faciliteter, som ikke er selvstændige operatører.

Havnen har 35 ansatte, hvoraf de 20 arbejder på faciliteten

Der er 3 PFSO, 14 ansatte med sikringsansvar og 3 ansatte uden sikringsansvar.

PFSO opgaver og ansvar

- gennemføre en indledende, omfattende sikringsundersøgelse af havnefaciliteten i forbindelse med revision af eksisterende plansæt under hensyntagen til den gældende sårbarhedsvurdering af faciliteten
- sikre udarbejdelse og løbende ajourføring af havnefacilitetens sikringsplan
- gennemføre og håndhæve havnefacilitetens sikringsplan
- gennemføre regelmæssige sikringsinspektioner af havnefaciliteten for at sikre videreførelse af passende sikringsforanstaltninger
- anbefale og evt. indarbejde ændringer i havnefacilitetens sikringsplan for at udbedre mangler og ajourføre planen i forhold til relevante ændringer af faciliteten
- fremme havnefacilitetens personales årvågenhed og agtpågivenhed med hensyn til sikring
- sikre, at personale med ansvar for sikring af havnefaciliteten har fået den fornødne undervisning

- foretage indberetninger til de relevante myndigheder og registrere hændelser, der truer sikringen af havnefaciliteten
- koordinere gennemførelsen af havnefacilitetens sikringsplan med rederiets og skibenes sikringsofficerer
- sørge for den fornødne koordination med sikringstjenesterne
- sikre, at reglerne for personale med ansvar for sikring af havnefaciliteten overholdes
- sikre, at evt. sikringsudstyr betjenes, afprøves, kalibreres og vedligeholdes korrekt, samt
- efter anmodning at bistå et skibs sikringsofficer med at bekræfte identiteten af de personer, som søger adgang til skibet.

Ansatte med sikringsansvar (portvagt, kranførere, lagerfolk, havneassistenter, havnearbejdere mm)

I forbindelse med daglige opgaver (ej udtømmende)

Være bekendt med facilitetens ISPS-status, PFSO og sikringsorganisationens eksistens og sikringsniveauer. Overvåge facilitet(erne), dens perimeter, adgangsveje, last, godsudstyr og sikringsudstyr, opsyn med køretøjer/personer på/ved faciliteten og nær skibene, iagttage personer og køretøjer, kontrollere personer og køretøjer, der ikke kendes, bemærke forskelle og ændringer i facilitetens normaltilstand, være årvågen over for våben, være opmærksom på fremmede genstande, deltage i adgangskontrol og sikringskontrol af personer og køretøjer, last, stores, uledsaget bagage, deltage i overvågning af facilitetens sikring, deltage i uddannelse og øvelser.

Ved uregelmæssigheder kontakte PFSO ved mistanke/konstatering af uregelmæssigheder / kontakte politi og derefter PFSO ved alvorlige hændelser / deltage aktivt i håndteringen af uregelmæssigheder og alvorlige hændelser på eget initiativ og på PFSO's ordre.

Ansatte uden sikringsansvar (kontoransatte, håndværkere, rengøringspersonale, kioskspersonale osv)

I forbindelse med daglige opgaver

Være bekendt med facilitetens ISPS-status, PFSO og sikringsorganisationens eksistens og sikringsniveauer. Bemærke ændringer eller forskelle i facilitetens normaltilstand og være årvågen over for våben, farlige stoffer og anord-

ninger, genkende særlige kendetegn og adfærdsmønstre hos personer, der kan true sikringen. Opmærksomhed på efterladte genstande. Kontakte PFSO ved uregelmæssigheder eller mistanke herom / kontakte politi og PFSO ved alvorlige hændelser. Deltage i uddannelse og øvelser.

Eks. 2: Færgefacilitet som er selvstændig operatør

Faciliteten har ca. 130 ansatte fordelt i administration, intern service, billetsalg, passager- og køretøjhåndtering, godshåndtering, kajservice.

Der er 1 PFSO, 4 assisterende PFSO, der har samme myndighed, ca 55 ansatte med sikringsansvar og ca. 70 ansatte uden sikringsansvar.

PFSO opgaver og ansvar

- gennemføre en indledende, omfattende sikringsundersøgelse af havnefaciliteten under hensyntagen til den gældende sårbarhedsvurdering af faciliteten
- sikre udarbejdelse og ajourføring af havnefacilitetens sikringsplan
- gennemføre og håndhæve havnefacilitetens sikringsplan
- Osv
- Osv
- Osv

Assisterende PFSO (arbejdsformand, leder af godsafdeling, leder af passagerbooking osv)

- På skift deltage i 24/7 vagten på faciliteten og i PFSO's fravær
- håndhæve havnefacilitetens sikringsplan
- gennemføre regelmæssige sikringsinspektioner af havnefaciliteten for at sikre videreførelse af passende sikringsforanstaltninger
- anbefale og eventuelt indarbejdeændringer i havnefacilitetens sikringsplan for at udbedre mangler
- fremme havnefacilitetens personales årvågenhed og agtpågivenhed med hensyn til sikring
- foretage indberetninger til de relevante myndigheder og registrere hændelser, der truer sikringen af havnefaciliteten
- koordinere gennemførelsen af havnefacilitetens sikringsplan med rederiets og skibenes sikringsofficerer
- sikre, at evt. sikringsudstyr betjenes, afprøves, kalibreres og vedligeholdes korrekt, samt
- efter anmodning at bistå et skibs sikringsofficer med at bekræfte identiteten af de personer, som søger adgang til skibet.

Kajservice- med sikringsansvar (f.eks. truck-, kranførere, trossefolk, personale på opmarchområde o. lign)

I forbindelse med daglige opgaver (ej udtømmende)

Være bekendt med facilitetens ISPS-status, PFSO og sikringsorganisationens eksistens og sikringsniveauer. Overvåge faciliteten(erne), dens perimeter, adgangsveje, last, godsudstyr og sikringsudstyr, opsyn med køretøjer/ personer på/ved faciliteten og nær skibene, iagttage personer og køretøjer, kontrollere personer og køretøjer, der ikke kendes, bemærke forskelle og ændringer i facilitetens normaltilstand, være opmærksom på fremmede genstande, deltage i adgangskontrol og sikringskontrol af personer og køretøjer, last, stores, uledsaget bagage, deltage i overvågning af facilitetens sikring, deltage i uddannelse og øvelser.

Ved uregelmæssigheder kontakte PFSO ved mistanke/konstatering af uregelmæssigheder / kontakte politi og derefter PFSO ved alvorlige hændelser.

Bookingpersonale- med sikringsansvar (billetsalg i terminal, ventesale, billethuse v. opmarchområde o. lign)

I forbindelse med daglige opgaver (ej udtømmende)

Være bekendt med facilitetens ISPS-status, PFSO og sikringsorganisationens eksistens og sikringsniveauer. Overvåge kørende og gående pax på opmarchbaner, opholdsområder og ventesale, herunder bedømme personers adfærd og gods, som muligvis kan true sikringen. Deltage i uddannelse og øvelser.

Ved uregelmæssigheder kontaktes PFSO. Ved mistanke eller konstatering af uregelmæssigheder kontaktes politiet og derefter PFSO ved alvorlige hændelser.

Ansatte uden sikringsansvar (kontoransatte, håndværkere, rengøringspersonale, kioskpersonale osv). Se under eksempel. 1.

Sikringsorganisationen kan suppleres med et beskrivende diagram over organisationens opbygning. Det afgørende er, at organisationens opbygning forstås.

6.5. Øvelser, træning og uddannelse

Som nævnt i afsnittet om facilitetens sikringsorganisation, kan alle ansatte med fordel på en ISPS-facilitet leve op til en række grundlæggende krav til uddannelse. Disse rigtigt gode råd kan findes i B-delens 18.1-18.3. Det skal fremgå af PFSP, hvordan facilitetens ansatte lever op til disse, og om der er behov for

yderligere uddannelse. Der er PFSO's ansvar, at de ansatte får den nødvendige uddannelse og træning.

Formålet med at gennemføre øvelser er, at sikre PFSP'ens effektivitet afprøves i praksis, og at facilitetens ansatte har tilstrækkeligt kendskab til sikringsopgaver på alle sikringsniveauer. Praktiske øvelser vil afdække, om de involverede er i stand til at efterleve sikringsplanen konkrete procedurer og tiltag, samt teste selve proceduren og/eller tiltaget. Den gode øvelse går ikke nødvendigvis efter bogen, men kan påpege områder, hvor procedurer eller tiltag må strammes op eller ændres alt efter behov. Det, der fungerer på skrivebordet, fungerer ikke nødvendigvis i praksis. Hvis man angiver, at der på sikringsniveau 2 skal være døgnbemanding på faciliteten, og alle der ønsker adgang skal undergå sikringskontrol (for eksempel bagagetjek), skal det overvejes, om man rent faktisk har de mandskabsmæssige ressourcer til at løfte denne opgave i længere tid, eller om andre løsninger ville være mere hensigtsmæssige. Den gode øvelse prøver ganske enkelt konkrete dele af planen af "ude i virkeligheden".

Reglerne om øvelser findes i ISPS-kodens A-del pkt. 18.3 og 18.4, og B-delens pkt. 18.4 -18.6 og bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter kapitel 10. Der skal hver 3. måned afholdes øvelse, der tester de enkelte elementer i PFSP'en. Disse øvelser kaldes små øvelser (drill). Hvis helt særlige forhold taler for det, kan øvelserne flyttes, hvis der sendes besked til Kystdirektoratet herom. Kystdirektoratet kan herefter kræve, at øvelsen afholdes på et senere tidspunkt. Hver 3. måned skal som det helt klare udgangspunkt forstås helt bogstaveligt. Der må ikke være mere end 3 måneder mellem hver "lille" øvelse.

Mindst en gang hvert kalenderår skal der afholdes en stor øvelse (exercise). En stor øvelse adskiller sig fra en lille øvelse ved, at det i princippet er hele sikringsplanen, der skal testes. Det betyder, at kommunikation, koordinering, ressource tilgængelighed og reaktioner skal afprøves. Den store øvelse skal afholdes, så der ikke er mere end 18 kalendermåneder siden sidste øvelse. En stor øvelse kan ligeledes flyttes, men skal gennemføres senere inden for tidsfristen.

Disse store øvelser kan udover havnefacilitetens sikringspersonale omfatte andet personale på havnefaciliteten, relevante myndigheder – f.eks. politi og sikringspersonale fra skibe.

Det kan være en god idé at hyre en ekstern konsulent, f.eks. en anerkendt sikringskonsulent, til at planlægge og afholde øvelser. På den måde bliver der set på faciliteten med friske øjne, og PFSP bliver derfor testet af "udenforstående". I alle tilfælde skal der lægges en plan for afholdelse af øvelsen.

Afsnit 6 Forslag til indhold af en havnefacilitetssikringsplan (PFSP)

Denne plan skal sikre, at der er sammenhæng mellem øvelse og det faktiske indhold i PFSP.

For yderligere inspiration henvises i øvrigt til EU-kommissionens øvelseshåndbog, som der kan findes et link til på www.maritimsikring.dk.

For overblikkets skyld udarbejdes en øvelsesplan, der beskriver, hvad der testes hvornår. En sådan plan kan udformes i skemaform, som illustreret med eksemplet herunder.

Maritim Sikring Øvelsesplan for 20XX

Definitioner:

| | |
|-----|--|
| X/1 | - i fuld skala eller live |
| x/2 | - som skrivebordsimulation, seminar eller kursus |
| x/3 | - i kombination med andre øvelser (beredskab, havnesikring m.v.) |
| S | - stor øvelse |

| Forskellige typer øvelser kan være f.eks. | Jan | Feb | Ma | Apr | Maj | Jun | Juli | Aug | Sep | Okt | Nov | Dec |
|--|-----|-----|----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-------|-----|-----|
| Opgaver og ansvar: PSO/PFSO/ sikringsarbejder | x/2 | | | | | | | | | | | |
| Før ankomst information | | | | | | | | | | | | |
| Sikringsrelateret henvendelse | | | | | | | | | | | | |
| Evakuering havnefacilitet | | | | | | | x/1 | | | x/2 | | |
| Evakuering havnefacilitet og skib | | | | | | | | | | | | |
| Sikringskontrol: personer, køretøjer, bagage | | | | | | | | | | x/1-s | | |
| Gidseltagning | | | | | | | | | | | | |
| Genkendelse af våben, farlige stoffer og anordninger | | | | X/2 | | | | | | | | |
| Uautoriseret adgang | | | | | | | | | | | | |
| Bombetrussel | | | | | | | | | | | | |
| Osv. | | | | | | | | | | | | |
| Osv. | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

ISPS-koden angiver 3 måder på, hvordan en øvelse kan afholdes. En øvelse kan afholdes i fuld skala, som skrivebordsimulation eller seminar eller som kombination med andre øvelser, f.eks. beredskabsøvelser. Den øvelsesansvarlige skal føre log over øvelsen.

Da havnefaciliteter er forskellige afhængige af placering og funktion, kan der ikke gives et præcist eksempel på, hvordan en øvelse skal afholdes, og hvad den skal indeholde. Nedenfor er dog indsat en række eksempler på, hvad en (både stor og lille) øvelse kunne bestå af:

- opstilling af vagtplan
- gennemførelse af 24 timers adgangskontrol og perimenterovervågning med tilhørende logistik – mad og andre fornødenheder (lygter, kommunikationsudstyr, beskyttelse

mod vind og vejr) – kunne for eksempel gennemføres på niveau 2.

- henstilling af mistænkelig genstand eller køretøj på faciliteten, ved skibet eller ved lasteudstyr, og herefter observere sikringspersonalets reaktion.
- udfærdigelse af DoS
- evakuering af skibsbesætning
- security kontrol af personer og køretøjer, der skal have adgang til faciliteten
- i forbindelse med beredskabsøvelse "gem" en sikringsrelateret hændelse i forløbet – uautoriseret adgang, placering af mistænkeligt køretøj m.v.
- rensning af facilitet efter anløb af ikke ISPS-skib
- forstyrrende element i bookingområdet – kan dette udnyttes til f.eks. uautoriseret adgang
- uautoriseret adgang uden om normale adgangsveje

- *undersøg hvor lang tid der går, fra en person indfinder sig på faciliteten, til denne bliver udfordret på sin adgangsret.*

Disse er naturligvis kun eksempler på, hvordan en øvelse kunne udføres. Eksemplerne illustrerer, at ikke alle øvelser behøver at medføre et stort ressourceforbrug. En opmærksomhedsøvelse kan strække sig over flere dage og inddrage samtlige havnefaciliteter på en havn uden at være forbundet med store udgifter. Det væsentligste er, at tiltagene i sikringsplanen afprøves i de små øvelser (virker vores adgangskontrol, finder vi "den mistænkelige genstand") og at kommunikation, koordinering, ressource tilgængelighed og reaktioner testes i en stor øvelse.

Hver havnefacilitet skal i princippet afholde sine egne øvelser, men øvelserne må gerne koordineres med andre faciliteter på den samme havn, ligesom de kan afholdes som et led i en større beredskabsøvelse.

Formålet med øvelserne er at blive klogere. En god øvelse går ikke nødvendigvis som PFSP foreskriver. En øvelse der påpeger konkrete problemer med PFSP, eller med måden de ansatte reagerer på forhold i sikringsøjemed, kan også være en vigtig lektie. Det vil blive klart, hvor der kan være behov for at sætte ind med yderligere sikringsuddannelse, eller hvor planen har behov for konkrete justeringer.

I mangel på øvelser har Kystdirektoratet set eksempler på, at en konkret sikringsrelateret hændelse og håndtering heraf er blevet anført som en "øvelse". Det kan ikke accepteres som en øvelse, fordi hændelsen netop var udløst. Øvelser har som formål at teste planen – virker den så vi *undgår* hændelser.

Periodisk test af sikringsudstyr accepteres heller ikke som en "øvelse", men test kan indgå som en mindre del af en anden øvelse. Hvis et hegn f.eks. af en anden årsag er defekt, kan overvågning af dette, indtil defekten udbedres, indgå som en øvelse.

Mange store øvelser har populært sagt fokuseret på blå blink, røg og beredskaber. Når en ulykke er sket, viger sikring for sikkerhed. ISPS-øvelsen kunne bestå i dette tilfælde i at bevare en minimumssikring, samt reetablere den maritime sikring igen. Der er forskel på, om årsagen er en ulykke eller et anslag. Er det et anslag, har den maritime sikring ikke virket optimalt. Starter øvelsen med et brag, så overvej hvad braget skyldes i forhold til maritim sikring. Øvelsen skal ikke teste reaktionen på et angreb, men forsøge at forhindre det.

PFSP, eller en anden udpeget øvelsesansvarlig, fører en log over øvelsen. Kystdirektoratet kan forlange at se denne log som dokumentation for, at de afholdte øvelser lever op til de

danske og internationale krav. Loggen skal være tilstrækkelig detaljeret til, at Kystdirektoratet kan vurdere, om øvelserne lever op til de nævnte krav. Loggen skal som minimum i alle tilfælde indeholde:

- *dato for afholdelse af øvelse*
- *elementer der indgik i øvelsen (hvad der blev testet)*
- *hvem der har deltaget i øvelsen*
- *evaluering af øvelsen med nødvendige konklusioner (konsekvens)*

Hvis øvelsen har været afholdt i samarbejde med flere faciliteter, skal dokumentationen for øvelse fremgå af alle faciliteters øvelseslog.

Øvelsesmateriale skal opbevares på samme vis som PFSA og PFSP, og må kun forevises til personer med særlig grund til at kende det, men indholdet skal som sagt ikke holdes skjult for facilitetens medarbejdere.

6.6. Sikringsudstyr

Beskrivelsen af facilitetens sikringsudstyr kan evt. indgå i den generelle beskrivelse af faciliteten. Det vil dog ofte give et bedre overblik at reservere et selvstændigt afsnit i planen til sikringsudstyr og procedure for vedligeholdelse og inspektion af udstyret.

Beskrivelsen skal indeholde en oversigt over alle faste installationer som porte, elektronisk adgangskontrol, skilte, belysning osv. Mobilt sikringsudstyr skal også beskrives. Det kunne for eksempel være køretøjer, telte til kontrol, skurvogne, lysudstyr, mobile afspærringsforanstaltninger, mobile og bærbare radioanlæg osv. Endelig skal personlige beskyttelsessystemer inddrages. Personlige beskyttelsessystemer er det, som facilitetens ansatte bærer med sig i forbindelse med sikring. Udstyret kan omfatte uniformer, lygter, id-kort, alarmudstyr, mobiltelefon osv.

Kommunikationsudstyr skal selvstændigt beskrives. Beskrivelsen skal indeholde information om, hvad udstyret består af (mobiltelefoner, radio m.v.), og hvordan det benyttes til kommunikation med omverdenen (politi, Kystdirektoratet, borgere osv.). Intern sikringskommunikation (personale til facilitet) skal også omtales, ligesom systemer til kommunikation med skibe skal inddrages.

Som nævnt skal procedure for vedligeholdelse og inspektion også indgå. Herunder er indsat et eksempel på, hvordan alle disse informationer kan indgå i planen. Eksemplet er opsat skematisk. Skemaet kan også anvendes som en intern tjekliste i forbindelse med inspektionsprocedure af sikringsudstyret.

Afsnit 6 Forslag til indhold af en havnefacilitetssikringsplan (PFSP)

| Sikringsudstyr | Hvor tit udføres inspektion | Inspektionsliste | Undersøgt d.d. af NN | Evt. problemer konstateret | Løsning/kontaktperson |
|--|--------------------------------------|--|----------------------|--|--|
| Hegn omkring faciliteten | Hver 3. md. i forbindelse med øvelse | Gennemgås for brud og defekter | | Hegn defekt omkring transportbånd – sket ved påkørsel af mobilkran | Udbedres straks. Tilkald Lås og Slå ApS |
| Mobile hegn | Hver 3. md i forbindelse med øvelse | Gennemgås for defekter | | Ingen problemer konstateret | Ved skader kontakt Lås og Slå ApS |
| Porte inkl. elektronisk adgangskontrol | Dagligt | Afprøves – herunder om det elektroniske udstyr registrerer korrekt | | Ingen problemer konstateret | Ved skader kontakt Lås og Slå ApS |
| Mobiltelefoner og VHF radioer | Hver 14. dag | Testes | | Ingen problemer konstateret | Ved defekter kontakt Elektronikken |
| ID kort | Hver 14. dag | Afprøves – undersøges om alle gæstekort er til stede | | Et gæstekort borte. | Log over besøgende gennemgås med henblik på at konstatere, hvem der ikke har returneret kort. Hvis eftersøgning er uden resultatet omkodes eksisterende kort og adgangskontrol |
| Foretages af PFSO | | | | | |
| Kontaktinformation | Hver 3. md. I forbindelse med øvelse | Oplysningerne verificeres | | Nummer til vagtværn ikke længere i brug | Nummeret rettes i kontaktoplysninger |
| Rettes af PFSO | | | | | |
| Osv osv | | | | | |

Der suppleres desuden med en generel beskrivelse af faste procedurer for, hvordan systemerne vedligeholdes, og hvor ofte de afprøves. Det er en mulighed af lade systemafprøvning indgå som en del af de øvelser, der skal afholdes hver 3. måned. Det kan dog være hensigtsmæssigt at afprøve centrale sikringsystemer oftere end hver 3. måned. Nedenfor er indsat et eksempel på, hvordan en sådan generel beskrivelse af procedurer kunne udformes.

PFSO har ansvar for, at sikringsystemer bliver afprøvet og vedligeholdt løbende, med de faste intervaller der følger af inspektionsskemaet, så sikringsplanens tiltag kan holdes operationel. Hegn, mobile hegn, kontaktoplysning (suppler med relevante kontroller) afprøves i forbindelse med hver øvelse jf. skemaet i planens bilag XX. Mobiltelefoner og radioer, id-kort afprøves hver 14. dag som beskrevet i skemaet i bilag XX. Porte og adgangskontrol kontrolleres hver dag. Konstaterede fejl og mangler skal udbedres inden for en uge efter konstateret problem, med mindre fejlen er uvæsentlig for efterlevelse af PFSP. I så fald skal fejl udbedres inden for en måned. Den konkrete procedure fremgår af inspektionsskemaet.

Hvis overvågning foretages af en ekstern aktør skal der i PFSP beskrives procedurer for, hvordan ansvaret for vedligeholdelse af dette udstyr foretages, herunder omkring procedurer ved systemnedbrud og lignende.

6.7. Revision, gennemgang og opdatering af plan

PFSP skal indeholde procedurer for periodisk revision og ajourføring af planen og en evaluering af planens funktion. Planen skal revideres mindst hvert 5 år. Det kan imidlertid opstå behov for at revidere den tidligere, for eksempel hvis en øvelse eller en sikringsrelateret hændelse har påpeget konkrete problemer eller procedurer, der ikke er realistiske, hensigtsmæssige eller effektive. Der vil i disse tilfælde være pligt til at ajourføre planen, så dens procedurer og tiltag rettes og tilpasses de faktiske forhold. Kystdirektoratet anbefaler, at planen efterses jævnligt og gerne 1 gang årligt.

Enhver ændring i PFSP indsendes til Kystdirektoratet til orientering og for vurdering af, om der skal udstedes en ny godkendelse. Det er desuden vigtigt, at den gældende plan i faciliteten også er den, som Kystdirektoratet og politiet har i sine arkiver. Ændringer i kontaktoplysninger indsendes til orientering til Kystdirektoratet og kræver ikke en ny godkendelse af PFSP.

Et eksempel på beskrivelse af procedurer for revision af planen kan ses her:

PFSP vil blive revideret, hvis en sikringsrelateret hændelse eller en øvelse har påvist behov for ændringer eller nye tiltag i planen. Hvis der sker ændringer i kontaktoplysninger, vil disse også straks blive rettet i planen. Der føres log over eventuelle hændelser både generelt og i forbindelse med skibs anløb, og på baggrund af løbende gennemgang af loggen evalueres hele planen.

Den godkendte PFSP gennemgås jævnligt, og mindst en gang om året, for at sikre, at indholdet er korrekt og passer til de faktiske tiltag. Ved ændringer fremsendes en revideret plan til Kystdirektoratet med henblik på godkendelse.

PFSP vil straks forstå ændringer i plansættet, hvis sikhændelser giver anledning til det, og PFSP meddeler hurtigst muligt dette til Kystdirektoratet. Nye sikringstiltag må først iværksættes efter, Kystdirektoratet har godkendt ændringerne.

PFSP skal jf. gældende regler revideres mindst hver 5. år.

En PFSP skal som beskrevet indsendes til fornyet godkendelse mindst 5. år. Det er dog en fordel at igangsætte arbejdet i god tid, så godkendelsesprocessen i Kystdirektoratet, og eventuelle ændringer påpeget her, kan nå at blive tilføjet inden 5 års fristens udløb. Planen skal være modtaget senest 3 måneder før den gældende plans udløb.

6.8. Procedurer gældende på alle sikringsniveauer

Ifølge ISPS-kodens A-del pkt. 16.3 og B16.8 skal planen indeholde procedurer, som gælder på alle sikringsniveauer. Der er for disse ingen forskel på, om faciliteten befinder sig i niveau 1, 2 eller 3. Disse procedurer er:

- Procedurer for håndtering af sikringstrusler og brud på sikringen, herunder forholdsregler til opretholdelse af kritiske funktioner ved havnefaciliteten eller ved grænsefladen mellem skib og havn.
- Procedurer for evakuering i tilfælde af sikringstrusler eller brud på sikringen.
- Kommunikationssystemer der er indført for at muliggøre en effektiv og fortsat kommunikation mellem havnefacilitetens sikringspersonale, skibe i havnen og myndigheder med ansvar på sikringsområdet
- Procedurer eller sikringsforanstaltninger der er nødvendige for at kunne opretholde uafbrudt kommunikation til enhver tid.
- Procedurer, foranstaltninger og praksis der har til formål at beskytte sikringsoplysninger fra at komme til uvedkommendes kendskab.
- Procedurer til opretholdelse og opdatering af journaler over farligt gods og farlige stoffer og deres placering i havnefaciliteten.
- Metoder til at alarmere og modtage bistand fra patruljer på landsiden og specialiserede undersøgelseshold, herunder bombeundersøgelser og undersøgelser under vandet.
- Procedurer for indberetning af sikringsrelaterede hændelser og indsendelse af vurdering og rapporter om mulige brud på sikringen eller sikringsproblemer.

Selv hvis havnen blot én gang om året modtager farligt gods (sprængstoffer m.v.), skal det endvidere sikres, at uvedkommende ikke kan få adgang til godset, hvis det farlige gods mellemlagres og ikke køres direkte ombord.

Eks. 1

Herunder er givet et eksempel på, hvordan proceduren for indrapportering af sikringsrelaterede hændelser kan beskrives i planen.

Hvis der opstår en sikringsrelateret hændelse på skib eller facilitet, kontakter facilitetens personale straks PFSP, som vurderer hændelsen. Hvis hændelsen ikke kan afvises som betydningsløs, skal Kystdirektoratet og politiet kontaktes og informeres om hændelsen.

Eks. 2

Herunder gives et eksempel på en procedure for evakuering i tilfælde af sikringstrusler eller brud på sikringen. En evakuering kan iværksættes af PFSP med det formål at sikre en hurtig, sikker og kontrolleret rømning for alle personer på hele eller dele af faciliteten eller skibsbesætninger, til områder hvor de kan opholde sig i sikkerhed. Der skal ske registrering af personer, der kommer ud fra evakueringsområdet, så der skabes overblik over evt. savnede og iværksættes eftersøgning af disse.

PFSP iværksætter evakuering med henblik på at redde menneskeliv. PFSP informerer telefonisk eller over radio relevante medarbejdere og skibe om evakueringen. De nødvendige mandskabsmæssige ressourcer skal frigives til, at kunne deltage i evakueringen.

Ved evakuering følges de på kortet markerede evakueringsruter, med mindre dette er umuligt på grund af brand, eksplosionsfare eller andre forhold. Porten til faciliteten holdes åben under redningsarbejdet, og redningsmandskabs adgang til faciliteten må ikke forsinkes, hvorfor adgangsvejen skal holdes fri for personer og køretøjer, der ikke aktivt deltager i evakueringen.

Området umiddelbart uden for porten fungerer som mødepunkt, hvor personer, der evakueres eller selv kommer ud fra faciliteten, samles og optælles og registreres. Ingen der ikke deltager i redningsarbejdet kan få adgang til faciliteten, mens evakueringsarbejdet står på. Hvis muligt udfører en sikringsmedarbejder fysisk kontrol for adgang til og fra faciliteten. Det nævnte samlingssted skal anvises til skibes SSO ved anløb.

Evakuering sker naturligt i samarbejde med politi og øvrigt redningsmandskab. Politiets anvisninger følges til enhver tid, hvis der er uoverensstemmelser mellem plan og politiets anvisninger.

Ved telefonisk bombetrussel kontakter truslens modtager politiet, hvis anvisninger følges i det videre forløb.

Når evakueringen er afsluttet, og faren er drevet over foretages rensning af faciliteten, da ikke alle sikringstiltag nødvendigvis kan opretholdes i en evakueringssituation. Rensningsproceduren foregår som beskrevet under afsnit x.x i PFSP.

Nedenfor er indsat i skema, hvem der har ansvaret for de enkelte dele af planen følges

| Procedure | Ansvar |
|--|--|
| Kontakte myndigheder og PFSO | Person der modtager alarm/registrerer hændelse |
| Informere relevante virksomheder og skibe, der er omfattet af evakuering | PFSO |
| Sikre adgangsveje og åbne port | PFSO |
| Send evakuerede personer til mødepunkt | PFSO |
| Indsamle information om personer, der befinder sig på faciliteten | PFSO |
| Afspærring ved bombetrussel | Person der modtager trussel |
| Afsøge faciliteten og skibe for personer, hvis sikkerheden tillader det | Virksomheder og skibe ved faciliteten efter information fra PFSO |
| Klargøre til politi (medbring tegninger, information om personer på faciliteten, adgangskort m.v.) | PFSO |
| Reorganisering – etablere ydre afspærring, etablere observation inde på facilitet, udpege personer der kan bistå myndigheder i afhjælpning af årsag til evakuering | PFSO |
| Rense facilitet efter endt evakuering | PFSO efter politiets tilladelse (faciliteten er sikker) |

Proceduren til håndtering af sikringstrusler og opretholdelse af kritiske funktioner kan indeholde praktiske beredskabsmæssige elementer. Hvis proceduren for eksempel indeholder indkaldelse af yderligere personale, skal havnen i den forbindelse også beskrive hvordan, disse ekstra personer huses og udstyres m.v. Som nævnt under afsnittet sikringsorganisation, skal disse eksterne personer klart fremgå af PFSP.

Efter samme opskrift beskrives øvrige procedurer gældende på alle sikringsniveauer.

Der skal altså være procedurer for: Fund af mistænkelige genstande, håndtering af mistænkelige personer, bombetrussel osv. Igen skal procedurerne beskrives så konkret som muligt. Planen kan på den måde fungere som et praktisk, operationelt værktøj den dag, hændelsen opstår.

6.8.1 Samspil mellem skib og havnefacilitet

En PFSP skal indeholde procedurer for samspillet mellem skib og havnefacilitet. I henhold til EU forordning nr. 725/2004 art. 6 skal skibene give sikringsrelateret før-ankomstinformation til havnen inden anløb. Disse informationer beskriver hvilket sikringsniveau, skibet befinder sig på og har befundet sig på under de 10 sidste anløb, ship-to-ship operationer og eventuelle sikringsrelaterede tiltag der har været gennemført.

IMO har udviklet en standardformular, som indtil videre skal benyttes til angivelse af før-ankomst sikringsinformationer. Formularen kan findes i vejledningens formular- og bilagssamling som et af bilagene. Havnen modtager informationerne, og der skal være en procedure for håndtering og arkivering af disse informationer i PFSP.

Denne procedure gælder frem til 1. juni 2015, hvorefter oplysninger skal afgives elektronisk direkte fra skibsføreren til myndighederne i SafeSeaNet. Herefter vil havnen kun fungere som bruger af det elektroniske system for så vidt angår skibs-anløb til den enkelte havn.

PFSP skal desuden jf. bl.a. ISPS-kodens A-del pkt. 16.3 indeholder en række konkrete beskrivelser af, hvilke procedurer planen skal omfatte med hensyn til samspil mellem skib og facilitet. Planen skal tage stilling til, hvordan følgende håndteres:

- Procedurer for reaktion hvis sikringsalarmsystemet på et skib ved havnefaciliteten aktiveres
- Procedurer som letter skibsbesætningens landlov og udskiftning af besætninger samt adgang for besøgende til skibet, herunder repræsentanter for velfærdorganisationer for søfolk og arbejdsorganisationer.
- Procedurer til brug for SSO, når de skal fastslå identiteten på personer, der ønsker adgang til skibet, hvis der er behov for dette.
- Procedurer for samspil med skibenes sikringsaktiviteter.
- Udstedelse af DoS. Hvad er proceduren for udstedelse (tid, sted, form, deltagere, blanketter, arkivering) ved følgende situationer: Skibet befinder sig på højere sikringsniveau end faciliteten, der har været en sikringstrussel eller – hændelse, som har berørt skib eller havnefacilitet.

Bemærk at PFSP skal indeholde procedurer, som letter skibsbesætningens landlov og udskiftning af besætninger samt adgang for besøgende til skibet, herunder repræsentanter for velfærdorganisationer for søfolk og arbejdsorganisationer. Dette følger direkte af kodens a-del pkt. 16.3.15. Havnefacilitetssikring kan således ikke bruges som et redskab til håndtering af arbejdskonflikter.

Udstedelse af en DoS er en undtagelse fra normalsituationen. I langt de fleste tilfælde, vil der ikke være behov for udarbejdelse af en DoS, da de eksisterende sikringstiltag er tilstrækkelige.

Proceduren for udstedelse af en DoS kunne for eksempel være som beskrevet herunder. I bilagssamlingen er indsat et eksempel på en formular til anvendelse ved udarbejdelse af DoS. Det skal bemærkes, at havnefaciliteten ikke kan kræve at skibet udarbejder en DoS. Det kan alene ske på krav fra skibet.

Eks. 1 – procedure for udstedelse af DoS (sikringserklæring)

En DoS rekvireres ved henvendelse fra SSO til PFSO og udfærdiges af begge parter i fællesskab. Kystdirektoratets standard for DoS erklæring anvendes.

DoS kan altid udfærdiges, hvis et skib er i højere sikringsniveau end havnefaciliteten, hvis skibet anmoder om det.

En sikringserklæring anvendes endvidere, hvis der har været en sikringsrelateret hændelse eller trussel, som har berørt enten skibet eller havnefaciliteten. PFSO er ansvarlig for udarbejdelsen.

Sikringserklæringer opbevares mindst i 1 år.

Hvis der er særlig grund til, at skibet er i højere sikringsniveau end faciliteten, skal PFSO kontakte Kystdirektoratet, hvis der ønskes en vurdering af, om der er behov for yderligere sikringstiltag. Der behøver imidlertid ikke at være grund til bekymring, alene fordi skibet er i et højere sikringsniveau. Det kan for eksempel være, at skibets flagstat generelt har besluttet, at alle skibe skal være i niveau 2, eller at der har været en sikringsrelateret hændelse på skibet, som ikke direkte har betydning for faciliteten. Under alle omstændigheder vil informationen tilgå havnen i forbindelse med før-ankomstinformation, og faciliteten kan altid anmode skibet om at uddybe årsagen til det højere sikringsniveau.

En DoS kan også anvendes som en fordeling af ansvar mellem skib og facilitet. Et konkret eksempel kunne være, hvis et ISPS-godkendt skib skal anløbe en havn for renovering, hvor fartøjets størrelse gør, at det vil gå udover facilitetens grænser. Det kan være særdeles vanskeligt for en mindre havn at opretholde de nødvendige og krævede sikringstiltag uden for facilitetens grænser med hensyn til for eksempel adgangskontrol mm jf. kodens A-del pkt. 14.2. Grundet renoveringsarbejdet vil der typisk være "besætning" på fartøjet 24/7.

Her kunne PFSO forhøre ved SSO, om fartøjet i perioden vil overtage adgangskontrollen til de dele af området, som går ud over facilitetens grænser. Som et led i aftalen vil for eksempel kunne opsættes mobilhegn om de områder, der overskrider facilitetsgrænsen. Aftalen udformes på en DoS, og på et bilag til denne redegøres for de ekstra sikringstiltag – evt. "lånt" fra planens sikringsniveau 2. Da fartøjet som nævnt har 24/7 besætning, vil det være muligt at overdrage ansvaret for adgangskontrol og overvågning til denne uden at gå på kompromis med sikringen.

Der skal i et sådant tilfælde være et tæt samarbejde mellem SSO og PFSO, da sidstnævnte stadig er øverste sikringsansvar-

lige. DoS "flytter" således midlertidigt ansvaret fra facilitet til skib, naturligvis under forudsætning af at skibet er indforstået med det. En sådan aftale som beskrevet kan ikke kaldes en standardsituation, så det er derfor altid en god idé at kontakte Kystdirektoratet på forhånd, da der kan være særlige forhold i det konkrete tilfælde, der medfører, at en sådan skitseret løsning ikke er hensigtsmæssig.

Eks. 2 – procedure for besøgende til skibe og udskiftning af besætning

Hvis skibet inden anløb har rapporteret om besøgende eller udskiftning af besætning, sker det efter følgende procedure.

1. Et informationskilt placeres ved facilitetens indgang, der henviser besøgende til skib til havnekontoret for udlevering af ID.
2. Gæste ID-kort forberedt til de anmeldte gæster.
3. Ved udskiftning i besætning er en sikringsmedarbejder til stede ved skibsanløb og udleverer adgangskort til faciliteten til besætningsmedlemmerne.

Eks. 3 - Procedure for håndtering af skib sikringsalarm (SSAS) ved aktivering på havnefaciliteten

Hvis et ISPS-skib ved kaj aktiverer SSAS kontakter PFSSO straks SOK, politiet og Kystdirektoratet. Herefter iværksættes overvågning af skibet. Særligt følgende observeres og videregives til myndighederne:

- Kontinuerlig observation - Er der normal aktivitet på skibet, er besætningens adfærd normal
- Se særligt efter signaler fra skibet, røg, støj signaler fra besætning. Noter hændelser og tidspunkter.
- Noter personer og køretøjer ved skibet.
- Fortsæt observation af skibet, mens aktiviteterne omkring diskret afbrydes.
- Forbered diskret evakuering af området omkring skibet
- Hold tæt kontakt til politiet og afvent politiets råd, før facilitetens sikringspersonale handler.

Tilsvarende beskrives de andre nævnte procedurer i planen. Beskrivelsen skal være operativ og konkret. Det vil sige, at PFSP ikke skal indeholde procedurer for, hvad der *kan* eller *bør* gøres i en given situation, men hvad der rent faktisk *bliver* gjort.

6.9. Sikringstiltag der skal gradueres på hvert sikringsniveau

ISPS-kodens B-del pkt. 16 indeholder en række krav til havnefacilitetens sikringsplan. I pkt. 16.9 er der eksempler på, hvad man kan gøre for at leve op til obligatoriske krav i A16.3.1, A16.3.2, A 16.3.12 og B16.8.9 – B16.8.10. Disse er:

- adgang til havnefaciliteten
- områder med adgangs begrænsning i havnefaciliteten
- håndtering af lasten
- levering af skibets stores
- håndtering af uledsaget bagage
- overvågning af havnefacilitetens sikring

Alle elementer skal være til stede på alle sikringsniveauer – også niveau 1. Der skal altså være etableret f.eks. adgangs kontrol og overvågning af havnefaciliteten til enhver tid, med mindre der er tale om en on/off facilitet, som kun har iværksat sikringstiltag, når der er skib ved kaj eller last på faciliteten klar til eksport.

Mange bulkvarer, som f.eks. grus, er som udgangspunkt ikke af særlig interesse. Derfor kan en facilitet godkendt som on/off facilitet godt være "off", selv om der er gods på faciliteten. Dette vil dog være en konkret vurdering og kommer naturligvis helt an på godstypen.

På EU-inspektioner afholdt i foråret 2010 blev det for en konkret facilitet påpeget, at de grundlæggende sikringsforanstaltninger, der var etableret på sikringsniveau 1, ikke var tilstrækkelige til at kontrollere adgangen og overvågningen af faciliteten. Inspektørerne slog blandt andet fast, at et skilt ikke kan stå alene som adgangskontrol. Et skilt er et glimrende tiltag til at signalere, at her er en ISPS-facilitet, men det kræver et supplement i form af yderligere tiltag til begrænsning af adgang og overvågning. Om dette gøres ved øget bemanding i faciliteten, ved tekniske løsninger, ved hegn eller ved kombination af tekniske og mandskabsmæssige ressourcer er op til havnen og de konkrete forhold på stedet. Det afgørende er, at der igennem kontinuerlig overvågning sikres en høj sandsynlighed for, at eventuelle forsætlige ulovlige handlinger konstateres, og at der kan iværksættes en umiddelbar reaktion herpå. ISPS-koden indeholder i pkt. B 16.17 konkrete eksempler på, hvilken adgangskontrol, der kan etableres i sikringsniveau 1. Der kan blandt andet opsættes hegn som afgrænsning af faciliteten. Der kan ligeledes foretages kontrol af identiteten på alle personer, der søger adgang til faciliteten.

På sikringsniveau 2 skal der ikke opfindes nye tiltag. Det vil sige, det er stadigvæk adgangskontrol, håndtering af last m.v., der skal udføres, men med konkrete intensiverende tiltag. Pkt.

B16.19 giver eksempler på hvilke supplerende tiltag, der kan tænkes iværksat. For eksempel kan der udpeges ekstra personale til at holde vagt ved adgangssteder og patruljere langs hegnet, eller der kan foretages hyppigere gennemlysninger af personer og køretøjer. Personer, der ikke vil legitimere sig eller nægter at lade sig undersøge, kan bortvises fra faciliteten, hvis det skønnes nødvendigt. Hvis personen ikke umiddelbart er villig til at forlade faciliteten, kan denne ikke fjernes med magt, idet dette udelukkende er en opgave for politiet.

Der er tale om samme procedure for sikringsniveau 3, hvilket betyder at tiltagene iværksat på niveau 2 intensiveres og suppleres. Dette kan jf. kodens pkt. B16.20 for eksempel bestå i, at faciliteten aflukkes eller, at der foretages evakuering af hele eller dele af faciliteten.

Tilsvarende opstiller koden i pkt. B 16.21 – 16.54 eksempler på, hvad der for hvert af tiltagene i den vejledende pkt. B 16.9 kan gøres på hvert af de tre sikringsniveauer. Der er som nævnt ikke krav om, at hvert enkelt punkt skal indgå i PFSP, men igen skal disse under alle omstændigheder overvejes nøje.

Sikringstiltagene skal blandt andet omfatte foranstaltninger, som skal forhindre, at våben, farlige stoffer og anordninger beregnet til brug mod personer, skibe eller havne, bringes ind på havnefaciliteten eller ombord på et skib. De skal også omfatte foranstaltninger, som skal forhindre uautoriseret adgang til havnefaciliteten og til skibe fortøjet ved faciliteten og til områder med særlig adgangsbegrænsning. Tiltagene skal også effektivt sikre last og udstyr til lasthåndtering ved havnefaciliteten.

Ifølge kodens B-del pkt. 16.18 skal alle personer, der søger at få adgang til en facilitet, kunne visiteres. I Danmark har kun politiet adgang til at visitere personer, uden disse personers accept. Derfor er det Kystdirektoratets anbefaling, at færgeelskaber, der fungerer som selvstændig terminaloperatør af en færgefacilitet, i de almindelige rejsebetingelser skriver, at hvis en passager nægter at lade sig underkaste sikringskontrol, kan denne omgående bortvises fra faciliteten, og således ikke få adgang til skibet. Hvis formålet på tilstrækkelig vis kan opnås af anden vej, vil dette også kunne godkendes.

Som en særlig bestemmelse i ISPS-reglerne, skal der i PFSP være procedurer for efterlevelse af de sikringsinstruktioner, som udstedes fra myndighedernes side på sikringsniveau 3.

Herunder gives forslag til, hvordan en PFSP kan indeholde af tiltag på sikringsniveau 1. Disse skal herefter gradueres på henholdsvis niveau 2 og 3.

Det er kun eksempler, og det er som nævnt op til hver enkelt havn at finde de bedste tiltag i netop denne havn. Disse kan være en kombination af menneskelige ressourcer og tekniske løsninger, ligesom ekstern bistand, eksempelvis fra virksomheder på havnen, kan bruges til at forestå for eksempel rundringer og overvågning efter behov.

Forslag til sikringstiltag på sikringsniveau 1 for X Havn, hvor der kun er medarbejdere til stede på faciliteten fra 08:00 til 16:00 på hverdage, men ingen fra 16:00 til 08:00 eller i weekenderne.

1.1 Adgang til havnefaciliteten

Adgang/adgangskontrol til faciliteten fra 08:00 – 16:00.

- Der er 3 adgangsveje til faciliteten, X vej (port 1), S gade (port 2) og Z vej (port 3).
- Faciliteten er hegnet ind.
- Der opsættes ISPS skilte (se billede af skiltet i bilag 4) ved alle 3 adgangsveje. Der er 2 ISPS skilte på kajen som kan ses fra søsiden.
- Adgang fra søsiden er igennem vest kanalen ind i havnebassinnet. Fra havnebassinnet er der adgang til faciliteten og andre kajer i havnen.
- Porte 1 og 2 står åbne fra 08:00 til 16:00. Port 3 er kun for særlig transport og generelt låst. Fra 16:00 til 08:00 og i weekenderne når der ikke er nogen medarbejdere, er alle porte låst.
- Adgangskontrol udføres af de medarbejdere, der arbejder på faciliteten, samt havnevagter, som har sikringsansvar.
- Havnevagten kører vagtrunde på faciliteten i forbindelse med sit daglige arbejde hver 2. time. Hver vagtrunde registreres i havnens sikrings log bog.
- Medarbejdere på havnefaciliteten er opmærksomme på uautoriseret adgang, mistænkelige personer eller genstande på faciliteten.
- Gæster skal have tilladelse til at komme ind på faciliteten. Personer der ønsker adgang til faciliteten, skal henvende sig på havnekontoret for at få gæste adgangskort.
- Medarbejdere på havnefaciliteten udfører Id - kontrol ved mistanke.
- Havnevagten foretager minimum 2 gange om dagen Id - kontrol af tilfældigt udvalgte personer. Dette registreres i havnens sikrings log bog.
- Alle tilfælde af brud på adgangskontrol til faciliteten, bliver registreret i havnens sikrings log bog.

Personer som har adgang til faciliteten er(eksempel):

- Havnens medarbejder(e) og havnevagten (havnens Id-kort)
- SLG medarbejder(e) (SLG Id-kort)
- Skibsmægler(e) (havnens Id-kort), gælder i 2 år.

- *Politi, told, militær (skal kunne legitimer sig som myndighedsperson med autorisation til adgang)*
- *Maritim Sikring Kystdirektoratet (Deres myndigheds Id-kort)*
- *Personer med havnens gæste Id-kort*

Adgang/adgangskontrol til faciliteten fra 16:00 – 08:00.

- *Alle 3 porte er låst.*
- *Adgang forekommer med elektronisk adgangskort eller nøgle fra havnen.*
- *Skilte ved adgangsvej informerer gæster eller andre der har brug for at komme ind på faciliteten, om at kontakte havnevagten.*
- *Besætningen får udleveret adgangskort eller nøgle til port nr. 2. Havnens PFSO koordinerer med skibets skibsmægler og SSO omkring besætningens landlov.*

1.2 Overvågning af havnefacilitetens sikring fra 08:00 – 16:00.

- *Overvågning foretages primært af de medarbejdere, der arbejder inde på faciliteten, og af havnevagter.*
- *Der observeres på personer, køretøjer og last på vej ind samt inde på faciliteten.*
- *Havnevagten bruger også kameraerne i forbindelse med overvågning og er i den forbindelse opmærksom på uautoriseret adgang, mistænkelige personer eller genstande på faciliteten.*
- *Når der er ISPS godkendt skib ved kaj i faciliteten er der særlig opmærksomhed inde på faciliteten samt omkring skibet.*
- *Medarbejdere kontakter PFSO ved uautoriseret adgang, mistænkelige personer eller genstande på faciliteten.*
- *Normal belysning på faciliteten.*

Overvågning af havnefacilitetens sikring fra 16:00 – 08:00.

- *Havnevagten bruger havnens 2 videokameraer til at monitorere faciliteten. Kameraerne er udstyret med bevægelsessensor som alarmerer til havnevagten hvis der er bevægelse inde på faciliteten. Havnevagten kan monitorere kameraerne fra arbejdscomputeren og gennem mobiløsning (f.eks. smartphone).*
- *Ved alle tilfælde af brud på sikringen, vil havnevagten uden ugrundet ophold inspicere faciliteten. Alle hændelser registreres i havnens sikrings log bog.*

1.3 Håndtering af lasten fra 08:00 – 16:00.

- *Last, som bliver kørt ind på faciliteten, bliver kontrolleret af SLG - medarbejdere inde på faciliteten.*
- *Medarbejderne ser om der er noget mistænkeligt ved lasten og udfører dokumentkontrol. Det inkluderer kontrol af forsendelsesliste.*

- *Last, som er klar til eksport, er under overvågning.*
- *Der foretages visuel kontrol, inden lastning.*
- *Lastehåndteringsudstyr og lign. materiel f.eks. kraner, krankøretøjer, og lign. skal aflåses, når ej i brug / uden for arbejdstid.*
- *Ved dagligt starteftersyn skal det kontrolleres om der er lavet skade på udstyr eller placeret mistænkelig(e) genstand(e).*

1.4 Håndtering af lasten fra 16:00 – 08:00.

- *Last håndteres ikke fra 16:00 – 08:00.*
- *Last, som er klar til eksport, er under overvågning.*
- *Hvis der undtagelsesvist er behov for håndtering af last i perioden fra 16:00 – 8:00 gælder proceduren under pkt. 1.3.*

1.5 Levering af skibets stores. Gælder hele døgnet.

- *Skibsmægler har ansvaret for at håndtere levering af skibets stores.*
- *Stores skal forhåndsmeddeles til skibsmægler.*
- *Skibsmægler sørger for at stores ikke accepteres inde på faciliteten, uden at der føres tilsyn med det.*
- *Ved konstateret mistanke, udfører skibsmægler kontrol af stores.*
- *Hvis skibsmægler finder noget mistænkeligt, underrettes PFSO.*

1.6 Håndtering af uledsaget bagage. Gælder hele døgnet.

- *Skibsmægler har ansvar for håndtering af uledsaget bagage.*
- *Skibsmægler skal kontakte havnens PFSO inden bagagen ankommer til faciliteten.*
- *Havnens PFSO skal godkende, at bagage kommer ind på faciliteten.*
- *Hvis skibsmægler finder noget mistænkeligt, underrettes PFSO.*
- *Skibets SSO skal godkende, at bagage kommer ombord.*

PFSP skal herefter indeholde procedurer for, hvordan tiltagene forstærkes på sikringsniveau 2 og 3.

I faciliteter med relativt få anløb kan etablering af en on/off facilitet være en mulighed. I disse er faciliteten åben for adgang, når der ikke er et skib ved kaj, eller der ligger last klar til eksport. Så snart et ISPS-skib skal anløbe faciliteten, skal alle påkrævede sikringstiltag være iværksat.

Som nævnt vil der være faciliteter, for hvem den mest hensigtsmæssige løsning er at lade et eksternt sikringsfirma forestå overvågningen. I disse situationer skal der være fastsatte procedurer, der beskriver hvordan dette udføres i praksis. Her-

under gives eksempler på, hvilke procedurer der kunne gælde i en sådan situation, samt hvordan overdragelsen af en given sikringsopgave udføres, når denne går fra faciliteten selv til en ekstern aktør.

Eksempel på automatisk overvågning hvor ekstern aktør udfører opgaven uden for almindelig arbejdstid

- Indenfor almindelige arbejdstid overvåges faciliteten af de medarbejdere, der arbejder på faciliteten i henhold til proceduren beskrevet ovenfor i 1.2 første halvdel.
- Portene over tilkørselsvejene er lukkede og låste, og Top Security overvåger faciliteten en med kamerarundering samt indtrængningsalarm i form af bevægelsessensor uden for normal arbejdstid.
- Et runderingskamera er placeret i facilitetens østlige ende, hvor aktiviteten er størst.
- Top Security overvåger faciliteten, med henblik på at kunne reagere på uautoriseret adgang, mistænkelige personer eller genstande på faciliteten.
- Ved ISPS skibs anløb er der særlig opmærksomhed på faciliteten og området i tilknytning til skibet.
- Bevægelsessensoren registrer indtrængning i området fra port til evt. oplagret stykgods på faciliteten og områder i tilknytning til skibet.
- Kameraer er placeret, så de dækker områder, hvor bevægelsessensoren ikke fanger aktivitet. Top Security overvåger ved kamerarundering 3 gange pr. døgn med tilfældigt interval i perioden uden for normal arbejdstid havnefacilitetens kameraer.

Proceduren for at reagere på indtrængningsalarmer udløst af bevægelsessensoren samt hændelser observeret ved kamerarundering er som følger:

- Top Security observerer og registrerer hændelsen.
- Hændelsen vurderes:
 - 1) Hændelsen kan umiddelbart afvises som betydningsløs – der foretages ikke yderligere.
 - 2) Der er tale om uautoriseret adgang eller anden hændelse der ikke umiddelbart kan afvises som betydningsløs. Top Security kontakter havnens PFSO og efter aftale med denne kan Top Security udsende vagt til faciliteten.
 - 3) Hvis det ikke er muligt via kameraovervågning at verificere hændelsen, skal faciliteten eller PFSO kontaktes.

Eksempel på overdragelse af automatisk overvågning fra havn til ekstern aktør

Når overvågningen skal overtages kontakter PFSO Top Security pr tlf. eller e-mail med oplysninger om følgende:

- Navn og IMO nr. på den eller de faciliteter der skal overvåges
- Angivelse af forventet start- og sluttidspunkt
- Oplysning om hvilke skibe der på starttidspunktet befinder sig ved faciliteten
- Oplysning om hvilke aktiviteter der forventes i overvågningsperioden

Hvis hele faciliteten er dækket af indtrængningsalarm i form af bevægelsesdetektering, vil der som udgangspunkt ikke være behov for yderligere runderinger. Dette skal dog i givet fald bygges på konklusionerne i PFSA.

6.10. Anløb af skibe, der ikke er omfattet af ISPS-koden

Efter forordningens art. 3, stk. 8 skal PFSP fastlægge procedurer og sikringsforanstaltninger, som kan anvendes for aktiviteter, der ikke er omfattet af koden – altså anløb af skibe, som ikke er ISPS-skibe. Det kan være alt fra små fartøjer, skoleskibe til større mobile offshore-boreenheder.

En sådan procedure indebærer, at der bør udarbejdes en tiltrædelseserklæring som udveksles gensidigt mellem skib og facilitet.

Følgende eksempel kan bruges som inspiration til hvordan, proceduren kan beskrives i den gode PFSP.

Procedure for håndtering af ikke ISPS-skibe i en ISPS-facilitet.

- Proceduren gælder både når der samtidig er et ISPS-skib i faciliteten, og når der ikke er andre skibe ved kaj.
- Ved eller før anløb af non-ISPS fartøjer kontaktes fartøjet. De anførte oplysninger og betingelser i tiltrædelseserklæring udveksles gensidigt. I tiltrædelseserklæringen anføres tidsrummet for anløbet. Hvis der er tale om fartøjer, der anløber jævnligt eller skal anløbe et større antal gange inden for en periode, laves tiltrædelseserklæringen gældende for det nærmere angivne tidsrum.
- Havnefacilitetens medarbejdere orienteres om tilstedeværelse af et non-ISPS fartøj og pålægges at føre særligt opsyn med fartøjet.
- Hvis betingelserne i tiltrædelseserklæringen ikke bliver overholdt, kontaktes fartøjet for indskærpelse af efterlevelse af vilkårene. Hvis overtrædelserne gentages, bortvises fartøjet efter Kystdirektoratets forudgående godkendelse fra faciliteten.
- Efter non-ISPS fartøjer har afsejlet faciliteten, kontrolleres det anvendte kajområde for efterladenskaber m.v., og den nødvendige renseprocedure foretages. Denne kontrol anføres nederst på tiltrædelseserklæringen med

dato, tidspunkt, bemærkninger og underskrift af ansvarlig medarbejder.

- *Tiltrædelseserklæringen gemmes på havnefaciliteten i et år.*

Det skal tilføjes, at hvis PFSO vurderer, at et skibsanløb af et non-ISPS fartøj af den ene eller anden årsag kan kompromittere havnens eller facilitetens sikring, kan man efter Kystdirektoratets godkendelse afvise at lade skibet anløbe faciliteten. Dette vil ikke konflikte med havnelovens bestemmelser om modtagepligt, da sikringshensyn lovligt kan begrunde afvisning af et skib.

6.11. Rensning af havnefacilitet

Rensning af havnefaciliteten skal finde sted efter hændelser, der på den ene eller anden vis har kompromitteret facilitetens sikring. Rensning skal finde sted efter sikringsrelaterede hændelser af enhver art, ligesom faciliteten skal renses efter anløb af skibe, der ikke er omfattet af ISPS-koden, enten små skibe, skoleskibe eller et skib fra en ikke kontraherende stat.

Faciliteten skal også renses efter ulykker eller evakueringsituationer, hvor sikringshensyn må vige for sikkerhed. Det kunne for eksempel være i situationer, hvor adgangskontrol ikke kan opretholdes under en evakuering, redningsindsats eller lignende. Det er dog ikke givet på forhånd, at sikringen ikke kan opretholdes i eksempelvis en evakueringsituation. Endelig skal der ske rensning af en on/off facilitet forud for skibsanløb, det vil sige inden faciliteten går "on".

En renseprocedure kunne være som følgende:

- *Ydre perimeter sikret (adgangskontrol + overvågning i fuld funktion – hvis nedbrud genoprettes først)*
- *Hændelsen afsluttet objektivt.*
- *Metodisk gennemgang af perimeter og derefter område(er) (udefra og ind, nedefra og op) evt. 2 gange. Funktionskontrol af diverse udstyr som kraner og andet lastudstyr.*
- *Klarmelding*

Renseproceduren skal nulstille facilitetens sikring. Det vil sige, at hvis sikringen har været kompromitteret, skal den efter en rensning være genoprettet til normalt niveau. Den metodiske gennemgang af faciliteten skal derfor være så grundig, at den

sikringsansvarlige med sikkerhed kan sige, at sikringen er på samme niveau som inden hændelsen.

Dette gælder også for en facilitet der går fra "off" til "on". Gennemgangen af facilitetsperimeter skal sikre, at perioden uden sikring ikke har medført, at der f.eks. i mellemtiden kan være skjult ukendte objekter eller personer på faciliteten.

6.12 Særligt for krydstogtfaciliteter

På havnefaciliteter, der modtager krydstogtskibe eller tenderbåde fra krydstogtskibe, stilles der skærpede krav til håndtering af passagerer og bagage ligesom der til sammenligning stilles lempeligere krav til eks. Ind- og udskibning af grus og skærver.

Der skal altid være vagt eller medarbejder med sikringsansvar til stede ved adgangsveje til faciliteten og hele faciliteten inklusive eventuelle terminalbygninger og telte skal være under overvågning, når der er et krydstogtskib eller en tenderbåd ved kaj. Ved faciliteter med terminalbygninger eller telte kan adgangskontrollen finde sted inde i bygningen eller teltet. Bagagehåndtering sker optimalt indenfor facilitetens afgrænsning.

Eksempel på håndtering af ledsaget bagage:

Individuelle passagerer, der ankommer til faciliteten til fods eller med taxi.

- *Bagagemærke kontrolleres af medarbejder og modtages.*
- *Bagage samles og køres ind i lukket område*
- *Bagage placeres i skibets egen bure for efterfølgende scanning ombord.*
- *Bagagebure er under overvågning indtil de tages ombord.*
- *Bagage tages ombord*

Individuelle gæster med bus.

Bussen tømmes for bagage af chauffør og derefter følges ovenstående procedure.

Transfer passagerer fra lufthavn.

Bagage ankommer til faciliteten i lukket varebil fra akkrediteret vognmand, som har modtaget bagagen i lufthavnen. Herefter følges ovenstående procedure.

Der skal selvfølgelig også være en procedure for håndtering af uledsaget bagage. Ledsaget og uledsaget bagage skal holdes adskilt.

7. Formular- og bilagssamling

Bilagssamlingen, som ligger som en særskilt fil på www.maritimsikring.dk, er fælles for både vejledningen til havnefacilitetssikring og vejledningen til havnesikring. I bilagssamlingen findes en række dokumenter, som i flere tilfælde vil kunne printes ud og udfyldes til anvendelse i den enkelte havn.

De relevante bilag i samlingen er ligeledes tilgængelige på maritim sikrings hjemmeside i word format, således de kan udfyldes og gemmes direkte elektronisk.

Følgende bilag indgår i samlingen:

DoS

IMO-formular før ankomst information

Tiltrædelseserklæring Non-IPSP

Risikovurderingsskema PFSA

Risikovurderingsskema PSA

Trusselsmatrix

Virksomhedsbeskrivelse

Havnens infrastruktur

Skilte

Skibsanløb

Skema for bombetrussel

Udvidet indholdsfortegnelser for PFSA, PFSP, PSA og PSP

Direktivets bilag 1, 2 og 3

Tegning af havn (tænkte korteksempler)