



Exempelhamn

Skyddsutredning och Skyddsplan enligt SOLAS kap XI-2 och ISPS-koden

Detta är ett exempel på skyddsutredning och skyddsplan för en fiktiv svensk hamn, kallad Hamnen, med diversifierad hamnverksamhet av medelstor omfattning samt en fristående färjeterminal inom hamnområdet.

För att beskriva hamnens olika aktiviteter har inspiration hämtats från ett flertal hamnar. De skyddsåtgärder som beskrivs i exempelhamnens skyddsplan har ingen anknytning till någon befintliga hamn, utan dokumentet är endast ett försök till tolkning av ISPS-koden. I den takt svenska föreskrifter tas fram kommer detta exempel på skyddsutredning och skyddsplan att anpassas efter dessa föreskrifters bestämmelser.

Skyddsutredningen och skyddsplanen följer ISPS-koden och samtliga punkter i del A och B har beaktats och övervägts i tillämplig omfattning med utgångspunkt från en generell hot och riskbedömning som avgivits från statligt håll, samt efter Hamnens egna individuella bedömning av detsamma.

Innehållet har samma uppställning och samma rubriker, med undantag av några som inte behöver exemplifieras, som ”Sveriges Hamnars sammanställning av de regler för sjöfartsskydd som avser skyddet av hamnanläggningar”.

Sammanställd av:

anders.klingstrom@transportgruppen.se , tel 08-762 71 25

**Innehållsförteckning**

A	HAMNANLÄGGNINGSSKYDD	3
A 1	Tillämpning	3
A 2	Alternativa skyddsöverenskommelser	3
A 3	Likvärdiga skyddsarrangemang för hamnanläggningar	3
B	HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSUTREDNING	3
B 1	Identifiering av tillgångar och infrastrukturer som är viktiga att skydda	10
B 2	Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att prioritera skyddsåtgärder	12
B 3	Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och procedurförändringar och hur effektiviteten i dessa minskar sårbarheten	13
B 4	Sårbarhetsidentifiering	13
C	HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSPLAN	14
C 1	Organisation och verkan av hamnanläggningens skyddsarbete	15
C 2	Tillträde till hamnanläggningen	16
C 3	Skyddsområden inom hamnanläggningen	19
C 4	Lasthantering	20
C 5	Leverans av fartygsförråd	21
C 6	Hantering av oledsagat bagage	22
C 7	Övervakning av skyddet i hamnanläggningen	22
C 8	Skyddsnivåer	23
C 9	Skyddsdeklarationer	23
C 10	Verksamhet som inte omfattas av koden	24
C 11	Revision och ändring	24
D	HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSCHEF	25
E	UTBILDNING OCH ÖVNINGAR I HAMNANLÄGGNINGSSKYDD	26
Bilaga 1	Hamnens skyddsorganisation - Sjöfartsskyddskommittén	27
Bilaga 2	Säkerhetstillbud och säkerhetshot	28
Bilaga 3	Övningar	29
Bilaga 4	Revision och ändring	30
Bilaga 5	Utbildningar	31
Bilaga 6a	Skyddsdeklaration, på svenska	32
Bilaga 6b	Skyddsdeklaration, på engelska	34
Bilaga 7	Farligt gods och farliga ämnen	36
Bilaga 8	Åtgärder vid skyddslarm	37
Bilaga 9	Minnesanteckningar från samrådsmöten med myndigheter	38



A HAMNANLÄGGNINGSSKYDD

A1 Tillämpning

Hamnen betjänar lastfartyg i internationell fart på 500 bruttoregister-ton och större. Hamnen omfattas av ISPS-kodens tillämpningsområde.

Inom Hamnens område driver en färjelinjen en hamnanläggning (terminal) med tidtabellsenlig färjetrafik till Finland. Färjelinjen arrenderar 200 meter kaj och ett sex hektar stort markområde av Hamnen. Inom markområdet finns en terminalbyggnad för embarkering och debarkering av passagerare. Färjelinjens personal sköter incheckning m m. Inom området finns också ytor för personbilar, lastbilar och de containrar som medföljer linjens färjor. Det gods (ro-ro) som inte körs av och på färjorna med egna dragbilar hanteras av Hamnens personal. Hamnen är kontrakterad av färjelinjen för att utföra detta arbete.

A 2 Alternativ skyddsöverenskommelse

För färjelinjens trafik med användning av tillhörande terminal avser svenska staten att med Finland avtala om en alternativ skyddsöverenskommelse. Överenskommelsen omfattar all färjetrafik på fastlagda ruttor. Färjelinjen har påbörjat att avskärma sin terminal från Hamnens övriga verksamhet inom hamnområdet. Avtalet beräknas vara undertecknat före den 1 juli 2004 och innebär att färjelinjen inte längre kommer att omfattas av reglerna för sjöfartsskydd. Dock kan finnas behov av att vissa lämpliga skyddsåtgärder ändå vidtas.

A 3 Likvärdiga skyddsarrangemang för hamnanläggningar

Hamnen är en allmän hamn med ca 300 internationella anlop per år exkl. färjor, vilket är mer än tillfällig trafik. Att överväga likvärdiga skyddsarrangemang är därför inte aktuellt.

B HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSUTREDNING

Hamnens skyddsutredning är genomförd för att på ett systematiskt sätt identifiera och värdera de risker i form av brottsliga handlingar som kan finnas mot fartyg/hamnsamverkan, när fartyg lastas eller lossas, personer går på eller av fartyget, hamntjänster utförs åt fartyget samt mot egendom, tillgångar och infrastrukturer, i syfte att prioritera förebyggande och begränsande åtgärder.

Riskidentifieringen är gjord enligt den kvalitativa metoden. Efter det att tänkbara hot identifierats och värderats för Hamnens verksamheter och tillgångar har risken värderas om den kan accepteras eller ej. Den kvantitativa metoden för riskidentifiering, d v s att varje risk betraktas som en produkt av dess sannolikhet och konsekvens har Hamnen funnit vara en ej framkomlig väg. Det kräver någon form säkerställd sannolikhet för alla typer av säkerhetshot/-tillbud, vilket det inte finns inom detta område. Det är inte meningsfullt att anta sannolikheter, antaganden som dessutom kan leda till helt felaktiga slutsatser, utan mer effektivt att konstatera om det finns en risk eller ej och därefter koncentrera sina åtgärder mot de ej acceptabla riskerna.

Indelningen i ej acceptabla respektive acceptabla risker är gjord för skyddsnivå 1, den verksamhet Hamnen arbetar på under normala förhållanden, utan att skyddshöjande åtgärder är vidtagna.

Ej acceptabla risker är sådan som kan medföra att internationell trafik inte vill söka sig till Hamnen, om de uppfattar att Hamnens åtgärder för att förhindra okontrollerat gods eller



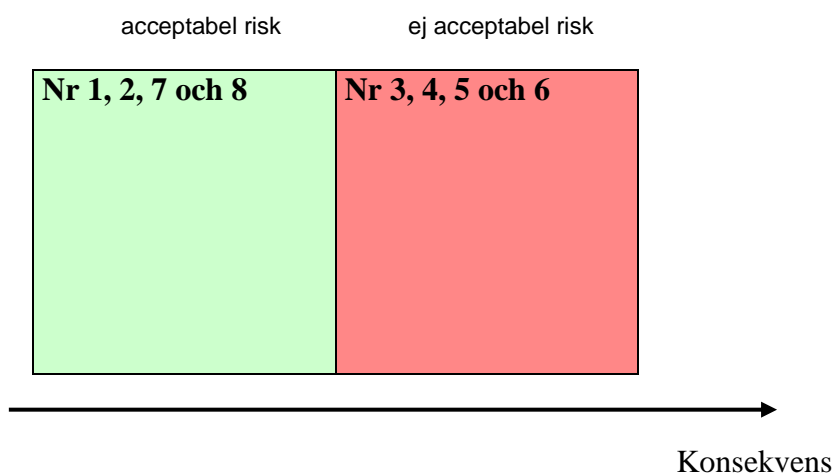
personer kan komma ombord, med hänsyn till rådande skyddsnivå, som otillräckliga. Hamnens verksamhet kan tvingas att till största delen upphöra.

Acceptabla risker är sådana som kan medföra skada på egendom, miljö och personer för Hamnen eller andra verksamhetsutövare inom hamnen. Skador som i sig kan innebära stora ekonomiska, person- eller miljömässiga konsekvenser för den som drabbas, och även störa den lokala sjöfarten under en begränsad tidsperiod. Dock icke på samma drastiska sätt som de ej acceptabla riskerna, utan Hamnens funktion kan mer eller mindre snabbt återupprättas.

De säkerhetshot och säkerhetstillbud som Hamnen identifierat kan finnas riktade mot Hamnens verksamheter och tillgångar framgår av nedanstående tabell. Varje säkerhetshot och säkerhetstillbud har värderats om det kan leda till en acceptabel risk, alternativt kunna leda till en ej acceptabel risk. De olika typerna av hot och tillbud är numrerade och har även plottats in med sitt nummer i en matris efter tabellen.

Nr	Säkerhetshot och säkerhetstillbud som kan leda till en	acceptabel risk	ej acceptabel risk
1	Angrepp på hamnanläggning eller fartyg med explosiv anordning, mordbrand, sabotage eller vandalism	X	
2	Angrepp med kärnvapen, biologiska eller kemiska vapen	X	
3	Manipulation av last eller förråd (fartygsförnödenheter)		X
4	Obehörigt tillträde till hamnanläggning och fartyg		X
5	Smuggling av vapen och utrustning		X
6	Utnyttjande av fartyget som vapen eller hjälpmedel för att orsaka skada eller förstörelse		X
7	Blockering av hamninlopp, slussar, infartsleder etc	X	
8	Tillgripande av fartyg eller kidnappning av personer ombord	X	

Matris över säkerhetshot eller säkerhetstillbud som kan leda till en:





Varje verksamhet och tillgång som utsätts för ett hot betraktar Hamnen som en risk. Varje risk är värderat om den är acceptabel eller ej, enligt ovanstående indelning.

För de risker som bedömts ej kunna accepteras har även gjorts en värdering om dess sannolikhet är större eller mindre, i syfte att prioritera dess relativa betydelsen för korrigerande åtgärder. Vilka risker som betraktas ha större sannolikhet baserar sig på Sjöfartsverkets uppfattning om att hot mot och riskerna för fartyg och svenska hamnanläggningar, när vi har ett säkerhetsmässigt ”normalläge”, sannolikt kan ses som allmänt sett små och låga, men att skillnader mellan olika typer av trafik kan förekomma. T ex måste en containertransport direkt från Sverige till USA eller kryssningstrafik anses som mer präglade av hot och risk än systemtransporter inom Europa respektive färjetrafik. Sjöfartsverkets uppfattning förefaller rimlig, sannolikheten för att ett säkerhetshot eller säkerhetstillbud inträffar bör vara större när vissa typer av gods, t ex slutna lastbärare som framförallt containrarna, transporteras till länder som är mer utsatta för terrorismens verkningar än andra.

Vilka verksamheter och tillgångar som finns i Hamnen och kan utsättas för ovanstående säkerhetshot och säkerhetstillbud framgår av nedanstående tabell. Varje verksamhet och tillgång är numrerad och har även plottats in med sitt nummer i en riskmatris efter tabellen.

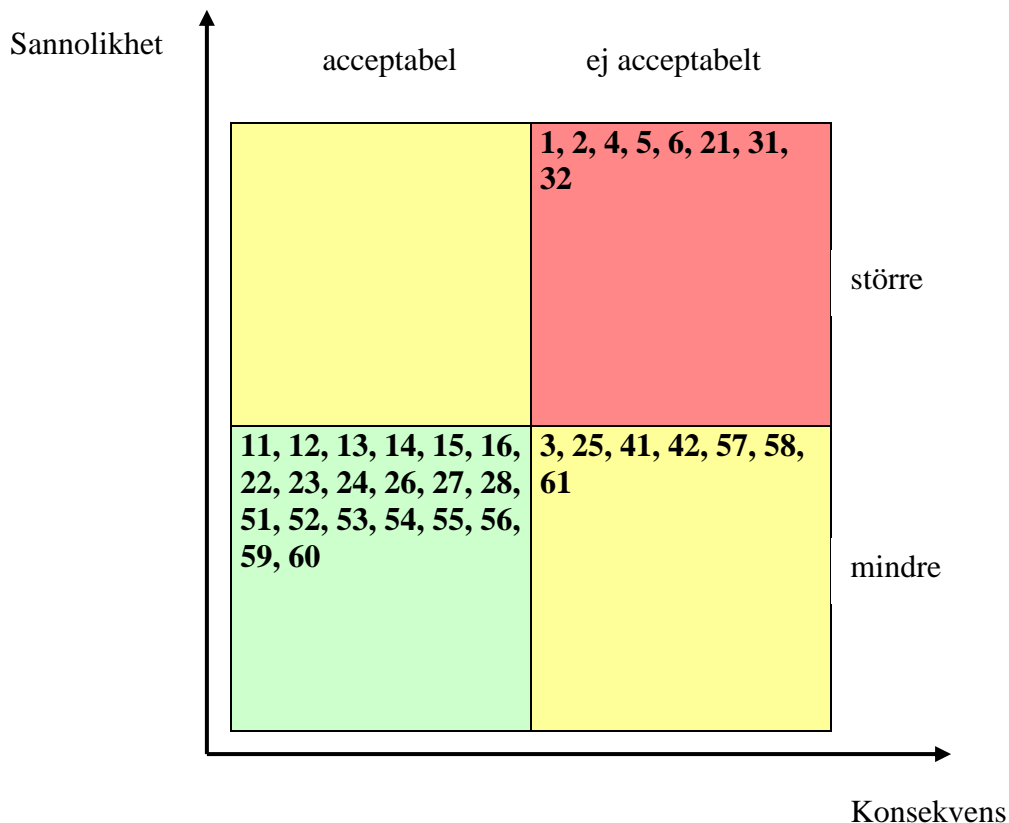
Nr	Verksamheter och tillgångar	Acceptabel risk	Ej acceptabel risk	
			Sannolikhet Mindre	Större
När personer går på eller av fartyg (tillträde), som lastar containrar				
1	Mäklare, lots, båtmän			X
2	Besättningsbyte			X
3	Hamnens personal		X	
4	Tillfälliga besökare			X
5	Hantverkare, reparatörer och servicepersoner			X
6	Passagerare			X
-, som lastar eller lossar annat än ovanstående godslag				
11	Mäklare, lots, båtmän	X		
12	Besättningsbyte	X		
13	Hamnens personal	X		
14	Tillfälliga besökare	X		
15	Hantverkare, reparatörer och servicepersoner	X		
16	Passagerare	X		
När fartyg lastas eller lossas (lasthantering)				
21	Lastar containrar			X
22	Lastar torrbulk	X		
23	Lastar flytande bulk	X		
24	Lastar av styckegods	X		



25	Lossar containrar		X	
26	Lossar torrbulk	X		
27	Lossar flytande bulk	X		
28	Lossar styckegods	X		
När hamntjänster utförs åt fartyget (fartygsförråd), som lastar eller lossar containrar				
31	Leverans av bunker			X
32	Leverans av proviant och förnödenheter			X
-, som lastar eller lossar annat än ovanstående godslag				
41	Leverans av bunker		X	
42	Leverans av proviant och förnödenheter		X	
Mot egendom, tillgångar och infrastrukturer som				
51	tillfarter på landsidan	X		
52	hamninlopp och inseglingsträna	X		
53	ankarplatser, manövrerings- och förtöjningsområden	X		
54	hamnens vattenområde i närheten av kajer	X		
55	magasin och cisterner	X		
56	lasthanteringsutrustning	X		
57	trafikledningssystem och navigationshjälpmedlen		X	
58	radio- och telekommunikation, datasystem		X	
59	broar, järnvägar och vägar	X		
60	servicefartyg, bogserare och lotsbåtar	X		
61	utrustning för skydd och övervakning		X	



Matris över verksamheter och tillgångar som kan vara en risk, som är:



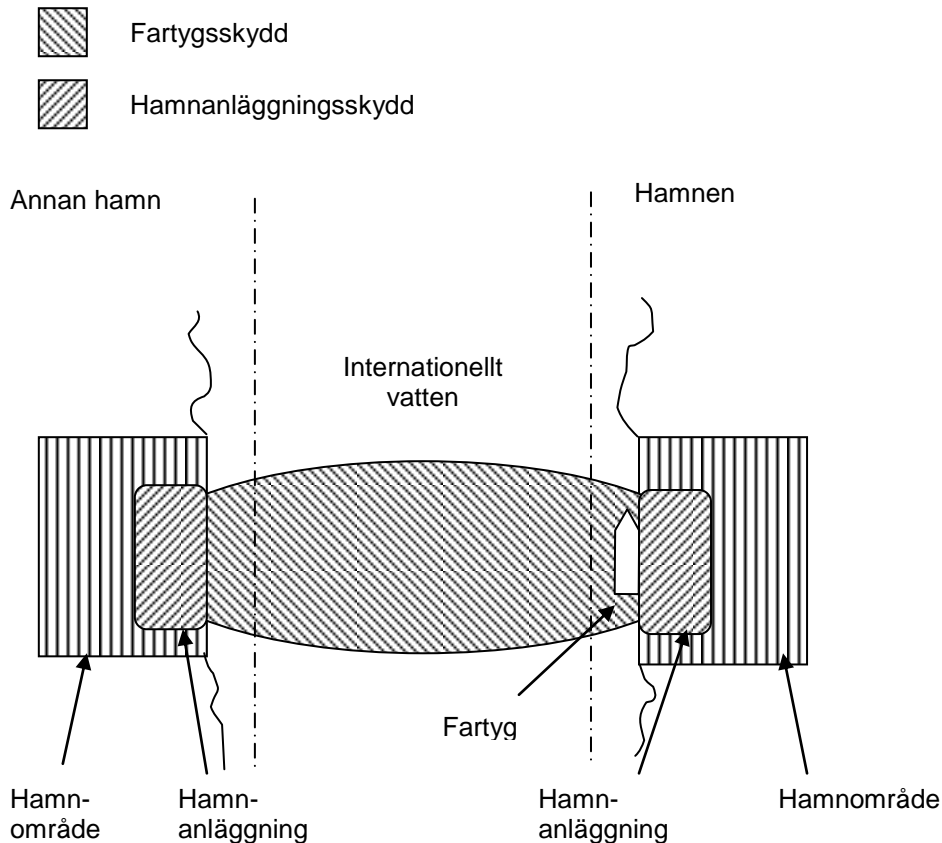
Hamnens uppgift inom sjöfartsskyddet

Med ledning av ovanstående identifiering och värdering av tänkbara hot mot fartyg/hamn-samverkan och egendom, tillgångar och infrastrukturer ser Hamnen som sin uppgift att förhindra att det med fartyg kan transporteras vapen eller andra farliga ämnen för terrorismens syften, eller att fartyget i sig själv tillsammans med den last fartyget medför ska kunna användas som ett vapen för sådana syften. Personer och gods som inte kontrollerats skall inte kunna föras mellan länder.

Vilka åtgärder som skall vidtas för olika aktiviteter av hamn/fartygssamverkan beror på vilken skyddsnivå som gäller. Fartyg och laster skall omges av ett skydd som i normalläget (skyddsnivå 1) kan innebära en viss höjning av skyddet jämfört med dagens situation. I vilken utsträckning höjning av skyddet krävs avgörs av hur det fysiska skyddet, t ex tillträdeshinder, kontroll- och övervakningsmöjligheter samt hur arbetsrutiner och procedurer är inrättade idag. Faktorer som påverkar kraven kan vara typ av trafik, vilka länder fartygen trafikerar och vilken typ av gods fartygen medför.

Åtgärder som Hamnen vidtar för normalläget är framförallt att skapa förutsättningar för att vid högre skyddsnivåerna snabbt kunna utöka skyddet. I planerna har tagits hänsyn till de råd om utförande och innehåll som Sjöfartsverket funnit behov av att utfärda. Vid skyddsnivå 3, exceptionell nivå vid trolig eller uppenbar risk för säkerhetstillbud, kommer Hamnen att vidta åtgärder helt efter Sjöfartsverkets och andra myndigheters instruktioner och tillhandahållen skyddsrelaterad information.

Hamnens roll inom sjöfartsskyddet kan åskådliggöras med följande principbild:



Sjöfartsskydd är en form av skalskydd runt sjöfarten. Hamnar ingår i de delar som samverkan sker med fartygen. Av bilden framgår avgränsningarna för sjöfartsskyddet (diagonala streck) och den huvudsakliga uppdelningen mellan hamnanläggning och fartyg. Omfattningen av de skyddsåtgärder som skall behandlas i hamnanläggningens respektive fartygets skyddsplan enligt ISPS-koden.

För hamnanläggningens del vidtagande av skyddsåtgärder på tre skyddsnivåer, så att personer och gods av som inte kontrollerats, inte skall kunna föras mellan länder:

1. tillträde till hamnanläggningen,
2. skyddsområden inom hamnanläggningen,
3. lasthantering,
4. leverans av fartygsförråd,
5. hantering av oledsagat bagage och
6. skyddsbevakning i hamnanläggningen.

I fartygets skyddsplan skall framgå skyddsåtgärderna inom motsvarande områden för:

1. besättningens, passagerarnas, besökares och andras tillträde till fartyget,
2. områden ombord med begränsat tillträde,



3. lasthantering,
4. leverans av fartygets förråd,
5. hantering av okänt bagage och
6. övervakning av fartygets skydd.

I fartygets del av sjöfartsskyddet ingår även att hålla automatiskt identifieringssystem i drift (AIS), anslå fartygets signalbokstäver på synlig plats och att föra en fartygshistorik.

För det fysiska skydd av fartygets när det ligger vid kaj skall det i fartygets skyddsplan anges metoder för övervakning av fartyget och området kring fartyget.

I hamnanläggningens skyddsplan kan land och vattenområdet i omedelbar anslutning till ett fartyg ingå i hamnanläggningens skyddsområde. Det krävs dock inte att hamnanläggningen skall visa åtgärder för fartygets fysiska skydd.

Hot riktade mot hamnen som geografisk plats och fartyg vid kaj uppfattar Hamnen som en fråga som enskilda hamnanläggningsinnehavare inte själva skall anvisa metoder för, utan skyddsbehov och metoder för skyddet bör avges från statligt håll med utgångspunkt av vad som framkommit i skyddsutredningen.

Enligt ISPS-koden ”kan denna process inbegripa samråd med tillämpliga myndigheter rörande strukturer i hamnanläggningens närhet som skulle kunna orsaka skada i hamnanläggningen eller användas i syfte att orsaka skada i anläggningen eller för olovlig observation av den eller för att avleda uppmärksamheten” (ISPS del B/15.8).

För att skydda hela Hamnens område kan det bli fråga om omfattande åtgärder, som att tillträden till hamnanläggningar och utnyttjanden av områden kring hamnanläggningar måste begränsas för allmänheten om alla typer av attacker riktade mot hamnanläggningar och de fartyg som använder anläggningarna ska kunna avvärjas. Synpunkter på skyddet av hamnen i sin helhet, som geografisk plats innehållande samhällsviktiga funktioner, bör prövningsmyndigheten meddela Hamnen i samband med de anvisningar de lämnar för genomförande av skyddsutredningen. Dessa synpunkter kan komma att påverka de åtgärder Hamnen avser att vidta i skyddsplanen.

För att hamnanläggningskyddet skall kunna ses i sin helhet redovisas därför i detta dokument både Hamnens skyddsplan med skyddsåtgärder för de tre skyddsnivåerna samt skyddsutredningen, på vars bedömningar av hot och risker skyddsplanens olika åtgärder baserats. Har Sjöfartsverket en avvikande uppfattning än Hamnen om vilka verksamheter och tillgångar som skall skyddas, kan Hamnen komma att justera skyddsplanen i enlighet med myndighetens bedömning och åtföljande anvisningar.

Vad är det som skall skyddas?

Hamnens uppgift inom sjöfartsskyddet är att, i stigande grad med höjda säkerhetsnivåerna, skydda fartyg som anlöper Hamnen från att obehörigt gods och personer förs ombord när fartyget ligger vid Hamnens kajer för lastning, lossning eller annan fartyg/hamnsamverkan.

Vad skyddar sig Hamnen mot?

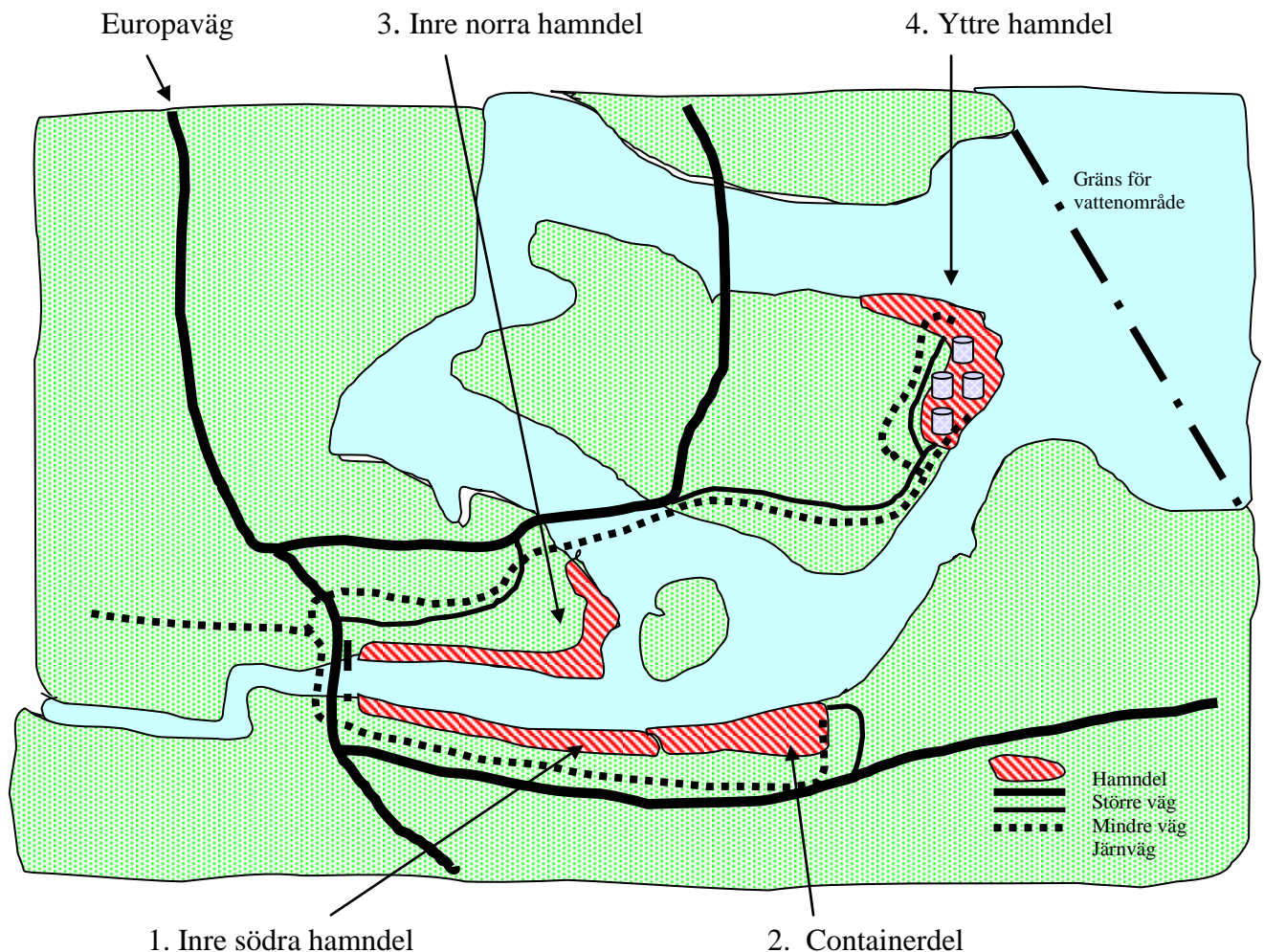
Att fartyg används för att transportera obehörigt lastade vapen eller andra farliga ämnen mellan länder, eller på andra sätt vara manipulerade på så sätt att fartygen i sig kan användas som vapen.

Nedan följer en detaljerad redogörelse för Hamnen skyddsutredning och de slutsatser som hamnen drar av ovanstående systematiska riskidentifiering av möjliga hot mot Hamnens verksamhet och tillgångar.

B 1 Identifiering av tillgångar och infrastrukturer som är viktiga att skydda

Hamnen är belägen längst in i en havsvik, ca 5 mil in från den svenska kustlinjen. Viken är smal, max 6 km bred, och företrädesvis omgärdad av skog med inslag av odlad mark. I det omgivande landskapet finns gott om bebyggelse och ett utbyggt vägnät. Farleden korsas av en vägverksfärja. I viken förekommer sommartid mycket fritidstrafik. På landsidan ligger en stad med 90 000 innevånare i direkt anslutning till hamnens inre delar. Till Hamnens olika delar finns anslutning till Europavägnätet via korta kommunala vägsträckor och industrijärnvägsspår framdragna.

Hamnen olika områden kan geografiskt och hanteringsmässigt indelas enligt nedanstående översikt och beskrivning:



1. Vid den inre södra hamndelen hanteras import av ved till pappersbruk och valstråd. Export och import av virkespaket till och ifrån Europeiska hamnar. Hanteringen sker med mobila kranar och hjulfordon.



2. Vid hamndelen hanteras containrar för export och import till och från Europa. I viss utsträckning lastas exporterade containrarna om i europeiska hamnar för att på större fartyg gå vidare till andra världsdelar. Inom hamndelen finns elektriskt drivna kranar för lyft av och på fartygen. För framkörning av containrar mellan fartyg och lagringsytorna används specialtruckar. Inom området finns ställverk för krandriften. Den nedtransformerade kraften leds via kanaler i kajen fram till stegsektioner som överför kraften till kranarna. Inom hamndelen även finns järnvägsspår och arrangemang för omlastning av containrar mellan järnväg och fartyg. En stor del av containrarna transporteras även till och från Hamnen med bil.

3. Vid den inre norra hamndelen hanteras export och import av torrbulk. Trä- och gummiflis, kol och skrot. Inom området finns en kran för tunga lyft av främst elektriska komponenter från närbelägen industri. Kranen ägs av kommunen, är elektriskt driven och det finns ett ställverk inom området för dess elkraftsförsörjning.

4. Vid den yttre hamndelen hanteras oljeprodukter, sågade trävaror och containrar till och från fartyg med större djupgående än vad hamndel 2 tillåter. Inom hamndelen finns stora lagringsutrymmen för olja i ovanjordscisterner och bergrum samt utlastningsanordningar för tankbilar. Från Hamnen sker stor del av regionens försörjning av bensen, diesel och eldningsolja. Mindre mängder LPG (gasol) lagras även. I oljehamnen äger Hamnen det gemensamma rörledningssystemet från oljekajerna fram till fastighetsgränsen till olika oljebolag och cisternlagringsbolag. Marken ägs av kommunen och arrenderas av bolagen. De anläggningar som finns på fastigheterna, rörledningar, cisterner, utlastningsanordningar etc ägs av bolagen. Inom oljehamndelen har Hamnen ett reningsverk för oljeförorenat avlopp. Det fasta godset, trävaror och containrar lastas och lossas med kran och det finns ett ställverk inom området för dess elkraftsförsörjning. Godset transporteras till och från hamndelen med järnväg och lastbil.

Den yttre hamndelen 4 är belägen på ö och kan landvägen nås endast via två broförbindelse. Alla vägar till de olika hamndelarna har kommunen som väghållare.

För de spåranläggningar som finns inom Hamnen är kommunen spårinnehavare. För anslutande spår fram till den växel där kommunens spårinnehav börjar är Banverket spårinnehavare. För trafikutövningen på spåren svarar Green Cargo. Den kombiterminal som finns i containerhamnen drivs av Hamnen.

I Hamnen finns ett databaserat logistiksystem som automatiskt tar emot elektroniska meddelanden om ankommande containrar från avsändaren. Via ett trådlöst nätverk, baserat på radio-LAN, sänds information från godsmottagningen till fordons- och kranförare, som tar emot informationen direkt i en egen dataterminal i förarhytten. Den trådlösa rapporteringen uppdaterar automatiskt information om saldo för varje kunds containrar, status i logistikkedjan, historik och möjlighet till spårbarhet för varje container.

Inom Hamnens vattenområde svarar Hamnen för sjömärken, ljusbojar och enslinjer. Hamnen äger en begagnad lotskutter som används för tillsyn och underhåll av sjömärken, kajer från sjösidan m m.

Hamndelarna 2 och 4 är instängslade och har tillträde endast via godsmottagningarnas portar och via oljehamnens motorgrindar.



B 2 Identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att prioritera skyddsåtgärder

Staten anger att hot riktade mot svenska hamnanläggningar, svenska fartyg och sjöfart på Sverige idag allmänt är att anse som små. Skillnader mellan olika typer av trafik kan förekomma.

Hamnen har ingen annan information som tyder på att Hamnen eller de fartyg som anlöper Hamnen skulle vara mer eller mindre utsatt för hot än vad den generella bedömningen anger. Vid kontakt med länspolismästaren, Tullverket och Kustbevakningen har inga uppgifter framkommit som skulle tyda på någon skillnad av Hamnens situation jämfört med den generella hot och risksituation inom riket i övrigt.

Slutna lastbärare eller styckegods av sådan storlek och tillstånd att de kan innehålla vapen och andra farliga ämnen anser Hamnen kunna utgöra en risk. Främst containrar och möjligen virkespaket och pappersrullar. För dessa typer av gods finns svenska erfarenheter att de används för att transportera gods avsändaren inte vill skylta med, exempelvis cigaretter, narkotika och alkohol. Sannolikt kan dessa typer av gods även användas för att dölja vapen och andra farliga ämnen när godset exporteras med fartyg till andra länder. Det är också sannolikt att vissa länder är troligare mål än andra för det manipulerade godset.

Med bakgrund av den generella bedömningen om hot riktade mot svenska hamnar och Hamnens egna systematiska riskidentifiering anser Hamnen att vissa godslag som Hamnen hanterar kan leda till en risk som är jämförelsevis större än för andra godslag. Containrar lastas på fartyg till europeiska hamnar, som i vissa fall lastas om för att gå vidare över oceanerna, exempelvis till USA. Hamnen lastar även ut virke och papper för transport direkt till Israel. Detta gods skulle kunna ge terrorismen en möjlighet att transportera vapen eller andra farliga ämnen på destinationer som utgör ett slutgiltigt mål för deras attacker.

Om hot skulle uppstå mot Hamnens egna anläggningar är sannolikt att de riktas mot de delar där en sådan attack skulle kunna få önskad uppmärksamhet. Syftet att skapa förluster i människoliv ser Hamnen som mindre troligt, Hamnen har ingen egen passagerartrafik eller annan verksamhet som kan dra till sig folksamlingar, som i sig kan utgöra ett mål. Möjligen skulle en attack mot oljehamnen få uppmärksamhet genom att exempelvis en brand skulle synas på långt håll och initialt kunna skapa problem för regionens oljeförsörjning. Främst skulle skadorna leda till materiella och ekonomiska förluster för de bolag som äger produkter och anläggningar, samt ge miljömässiga konsekvenser.

Attacker mot Hamnens vitala delar för att lasta och lossa fartygen anser Hamnen som mindre troligt, det skulle ju tala mot att terrorismens intresse av att ha möjlighet att via hamnar kunna transportera personer, vapen och andra farliga ämnen mellan länder. Om, mot förmodan, skulle kranar, transformatorstationer för kranarnas strömförsörjning, kajlägen och oljehamnens rörledningssystem kunna utgöra tänkbara mål.

Omfattningen av de hot som riktas mot fartygstrafik, hamnanläggningar och möjligheter att manipulera det gods som transporteras ligger i idag till största delen utanför Hamnens bedömning att ensamt fastställa. Hamnen har heller inte befogenhet att själv fatta beslut om de strukturer i hamnanläggningarnas närhet som skulle kunna orsaka skada i hamnanläggningen eller användas i syfte att orsaka skada i dessa, förhindra olovlig observation av dessa eller för att avleda uppmärksamheten från andra aktiviteter. Flera av de möjliga hot, exempelvis blockering av hamninlopp och infartsleder samt attacker med kärnvapen,



biologiska eller kemiska vapen kräver samråd från myndigheter med kunskaper om detta, antagligen säkerhetspolis och militära myndigheter.

Hamnen har därför tagit initiativ till att samråd med berörda myndigheter skall komma till stånd, för att alla möjliga hot skall kunna beaktas.

B 3 Identifiering, urval och prioritering av motåtgärder och procedurförändringar och hur effektiviteten i dessa minskar sårbarheten

Hamnens skyddsåtgärder runt hamnanläggningarnas fartyg/hamnsamverkan är att vidta vissa grundläggande åtgärder för skyddsnivå 1, samt att skapa förutsättningar för att snabbt kunna vidta ytterligare åtgärder för de högre skyddsnivåerna av det skydd som skall omge fartyg och laster. I vilken utsträckning åtgärderna prioriteras och vidtas avgörs av riskidentifieringen, som exempelvis typ av gods och till vilka länder fartygen går. Vad åtgärderna består i framgår av skyddsplanen.

Förutom kompletteringar av det fysiska skyddet, ändrade arbetsrutiner och procedurer så skall Hamnens personal informeras om det nya regelverkets syften och bakgrund, för att öka personalens mentala beredskap och medvetenheten om att åtgärder behöver införas inom sjöfarten för att förhindra terrorismens verkningar.

Effektiviteten av vidtagna åtgärder och procedurer kontrolleras genom att skyddschefen genomför övningar, praktiska sådana eller som teoretiska scenarier, där exempelvis personalens vaksamhet testas.

B 4 Sårbarhetsidentifiering

Hamnens verksamhet är väl förberedd för den godshantering som identifierats kunna vara mest riskutsatt och uppfyller efter smärre kompletteringar av fysiska insatser och förbättrade arbetsrutiner kraven för skyddsnivå 1. Dessa områden är utnämnda till skyddsområden.

Hamnens tillgångar som kajer, pirar, upplagsytor, anläggningar och tillhörande byggnationer är i stor utsträckning sårbara för attacker från omgivningen. Hamndel 1-3 är centralt belägna i utkanterna av en stadsmiljö. Hamndel 4 ligger mer isolerat från staden på en ö, men samtidigt med större exponering från motsatta strandkanter.

För Hamnens område, både på land och i vatten, finns möjlighet att förbättra skyddet med stöd av nedanstående författningar. Om så skall ske avgörs i samråd med berörda myndigheter.

- Enligt Ordningslag (1993:1617) kan genom ändring av lokala föreskrifterna (Hamnordningen) område som upplåtits för hamnverksamhet avgränsas för allmänhetens tillträde, och inte längre vara offentlig plats. Hänsyn och samordning måste dock tas till eventuella lokala föreskrifter för delar av hamnområde som är offentlig plats.
- Enligt Sjötrafikförordning (1986:300) kan Länsstyrelse efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter för vattenområdet om förbud mot ankring eller begränsning i rätten att använda området, exempelvis av säkerhetsskäl.
- Enligt Lag (1990:217) och förordning (1990:1334) om skydd för samhällsviktiga anläggningar mm kan en anläggning, som hamn eller del av hamn, utses av Länsstyrelse som skyddsobjekt. För ett skyddsobjekt finns skyldighet att vidta särskilda skyddsåtgärder som t ex inhägnad, och det ges långt gångna befogenheter att hävda området.



Fartyg vid kaj skyddas normalt inte av Hamnen vid hamndelarna 1 och 3. Vid hamndelarna 2 och 4 finns ett visst skydd från landsidan, i och med de möjligheter som finns för kontroll av gods och personer som kommer i närheten av eller förs ombord på fartygen. Staket och tillträdeskontroll ger även ett visst skydd för fartygen. Hamnen har en egen f d lotskutter som används för tillsyn och inspektion av Hamnens tillgångar från sjösidan. För de närliggande farvattnen finns Sjöfartsverkets VTS övervakning av alla fartygsrörelser och i viss mån radarövervakning.

Information om fartyg som fraktar farligt eller förorenande gods skall vara förhandsanmälda till Sjöfartsverket senast vid avgång från lastningshamnen. Förhandsanmälan av transport med farligt gods skall även göras till Hamnen för både sjöledes gods och gods från landsidan. Lastning och lossning av farligt gods och farliga ämnen kan vara en sådan riskfylld hantering att utökade skyddsåtgärder kan vara lämpliga och överenskommas i en skyddsdeklaration.

Kontroll av anställd personal som utdrag ur lagföringsregister, registrering av åsikter mm utförs f n ej vid anställning eller under anställningstiden.

Rondering av bevakningsföretag sker vid Hamnens olika delar på landsidan. Mer frekvent nattetid vid containerdelen och yttre delen.

C HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSPLAN

Hamnens skyddsplan är baserad på skyddsutredningen och anpassad för fartyg/hamnsamverkan i den utsträckning som det i skyddsutredningen har bedömts att hot mot hamnanläggningen kan finnas.

Hamnens skyddsplan är genomförd av egen personal som arbetar inom Hamnens operativa drift. Internrevision av skyddsplanen sker genom egen kritisk granskning och olika typer av övningar med synpunkter från företagsledningen. På grund av Hamnens storlek och typ av godshantering är detta det praktiska sättet för Hamnen att utföra internrevision på.

Rapportering av Hamnens skyddsarbete sker enligt myndighetens föreskrifter.

I Hamnens skyddsplan dokumenteras skriftligen i bilagorna 2-5 säkerhetstillbud och säkerhetshot, övningar, revision och ändringar samt genomgångna utbildningar. Uppgifter om tänkbara brott mot säkerheten eller säkerhetsproblem rapporteras när de uppstår till ansvarig myndighet på det sätt myndigheten anger.

Innehav och användning av handeldvapen på eller nära fartyget och i hamnanläggningar inom Hamnen är ej tillåten p g a de betydande säkerhetsrisker det kan innebära, framför allt i samband med vissa typer av gods, exempelvis farligt gods och andra farliga ämnen. Om staten beslutar att det är nödvändigt att använda beväpnad personal inom Hamnens områden, får personalen användas först efter att staten tillsett att denna personal har vederbörlig befogenhet och utbildning i hur vapnen används och att personalen är medveten om de särskilda säkerhetsrisker som förekommer inom Hamnens områden.

Hamnens riktlinjer rörande användningen av vapen följer i sin helhet statens utfärdade särskilda skyddsriktlinjer i denna fråga.



C 1 Organisation och verkan av hamnanläggningens skyddsarbete

Hamnens skyddsorganisation är en integrerad del av Hamnens operativa organisation. Skyddsfrågor ur sjöfartsskyddssynpunkt hanteras på samma sätt som skyddsfrågor inom exempelvis arbetsmiljö och farligt godshantering, d v s som en del av den dagliga driften. För att arbeta med sjöfartsskyddsfrågor finns en kommitté (bilaga 1) bestående av Hamnens operative chef, som tillika är skyddschef, och terminalcheferna för containerdelen och yttre delen. I kommittén finns ytterligare ledamöter med skyddsrelaterade arbetsuppgifter samt representanter från företagsledningen. I Hamnens skyddsorganisation finns även skyddsutbildade medarbetare, enligt bilagan.

I arbetet med sjöfartsskydd deltar även lokala representanter för polis, kustbevakning och tull i de frågor som kräver samråd med myndigheter. Samråd med myndigheter sker främst genom telefonkontakt, men även vid samrådsmöten (bilaga 9). Hamnens skyddschef eller ställföreträdare nås dygnet runt via Hamnens ordinarie driftberedskap.

Kommunikation mellan hamnanläggningens skyddspersonal och fartyg i hamnen sker på samma sätt som övrigt samarbete vid lastning och lossning, via personlig kontakt, med kortvågsradio eller telefoni. Genom internrevision, praktiska övningar och teoretiska scenarier, säkerställs att skyddskommunikationen fungerar problemfritt. Säkerhetskänslig information skyddas genom att de i pappersformat förvaras i kassaskåp och i elektronisk form i datorer tillgängliga endast med lösenord.

Bedömning av den kontinuerliga effektiviteten hos skyddsåtgärder, skyddsprocedurer och skyddsutrustning sker genom att skyddschefen genomför övningar, praktiska sådana eller som teoretiska scenarier. Genom sådana internrevisioner skall säkerställas att hamnanläggningens alla skyddsåtgärder ger önskat resultat och ständigt förbättras.

Register över farligt gods och farliga ämnen och dessa produkters placering i Hamnen finns i bilaga 7.

För farligt godshanteringen har Hamnen en säkerhetsrådgivare enligt lagen om transport av farligt gods med uppgift bland annat att kontrollera Hamnens rutiner och metoder för ifrågavarande verksamhet.

Kontakt är etablerad med polis, kustbevakning och tull (se anteckningar från samrådsmöten, bilaga 9). Det finns möjlighet att myndigheternas resurser, t.ex patrullbåtar och undervattenssökteam, samt befogenheter som kontroll av personers rätt till in- och utresa och kontroll av olaglig in- och utförelse av t ex vapen, ställs till förfogande för hamnanläggningars och fartygens skydd.

Om delar av hamnen måste evakueras används samma utrymningsvägar och återsamlingsplatser som anges i Hamnens utrymningsplan för evakuering i händelse av brand.

Hamnens skyddschef eller ställföreträdare bistår alltid fartygets skyddschef vad gäller identifiering av personer som försöker ta sig ombord på fartyget. Vid skyddslarm ombord på fartyg vid kaj vidtar Hamnen åtgärder enligt bilaga 8.

De skyddsåtgärder som Hamnen vidtar inom sjöfartsskyddet ska så långt som möjligt ske på ett så störningsfritt som möjligt för Hamnens kunder, som fartyg, besättningsmedlemmar, besökare, godstransporter och service.



C 2 Tillträde till hamnanläggningen

Med hamnanläggning avses platser där verksamhet pågår med att lasta eller lossa fartyg eller ger personer möjlighet att komma ombord på fartygen.

Dessa platser finns inom hamnens delar 1-4 i direkt anslutning till kajer där fartyg förtöjer. De ytor inom hamndelarna som upptas av magasin, cisterner eller andra uppställnings-/lagringsplatser för gods som inte är under lastning eller lossning ingår ej i begreppet hamnanläggning.

Inom hamnanläggningen har utsetts områden som kan vara så utsatta för risker att speciella åtgärder som avgränsning, kontroll och övervakning bör vidtas, anpassade till rådande skyddsnivå.

Hamnen har vid skyddsnivå 1 organiserat fartygstrafiken och utnyttjandet av kajer så sätt att växling från en lägre till en högre skyddsnivå snabbt kan genomföras. Typ av gods och trafik som sannolikt är utsatta för större risker/hot än andra är koncentrerad till hamndelarna 2 och 4. Tidigare struktur i Hamnens verksamhet har används och utvecklats för sjöfartsskyddets syfte.

Hamndelarna 2 och 4, förutom oljehamnsdelen, är inrättade för att permanent vara skyddsområden. Vid skyddsnivå 2 och 3 kommer hamnanläggningsaktiviteter från hamndelarna 1 och 3 att flyttas över till dessa två skyddsområden i mån av kajplats och utrymmen för uppställning av gods.

Oljehamnsdelens hamnanläggning (oljekajen) är p g a sin hantering av brand- och miljöfarliga varor redan vid skyddsnivå 1 omgärdad av säkerhetsåtgärder av samma karaktär som sjöfartsskyddets. Under lastning och lossning av tankfartyg är hanteringen ständigt övervakad av säkerhetsvakt och tillträde till kajen avspärrad med staket och övervakad grind.

Inom Hamnens hamnanläggningar skall alla personer som där vistas vara beredda på att visiteras och styrka sin identitet. Identitetshandling är SIS märkt ID-kort, körkort eller pass som godkänns som ID-handling inom Sverige och har aktuell giltighetstid. För sjöfarare gäller speciell ID-handling.

Personer som på uppmaning vägrar eller inte kan visa sin identitet och/eller bekräfta syftet med sitt besök, skall avvisas från hamnanläggningen. Försök att skaffa sig tillträde skall rapporteras till hamnanläggningens skyddschef eller ställföreträdare, som i sin tur vid behov rapporterar händelsen till polisen.

Hamnens bestämmelser om behörighet till hamnanläggningarna och hur kontrollen sker framgår av Hamnordningen. Information om att obehöriga ej äger tillträde och att identitetskontroll sker anslås vid varje hamnanläggning och anges i Hamnens driftföreskrifter.

Till områden med begränsat tillträde inom hamnanläggningen äger personer som ej kontrollerats ej tillträde, eller gods som ej kontrollerats ej tillåtelse att föras in, i den utsträckning som Hamnens skyddsplan anger för rådande skyddsnivå.

Baserat på skyddsutredningens bedömning att den största riskkällan är viss typ av gods, framförallt när godset exporteras till vissa riskutsatta länder, har Hamnen fattat beslut om följande skyddsåtgärder för tillträde till hamnens olika delar.



Skyddsnivå 1

Hamndel 1: Öppet område utan andra avgränsningar än låga betonghinder för att styra fordonstrafiken. Ingen förhandsanmälan eller identitetskontroll för tillträde till hamnanläggningen. Vid misstanke om att personer som vistas inom området inte har rent mjöl i påsen, ska Hamnen uppmana personen att identifiera sig och vid behov avvisa personen i den utsträckning lagenliga och fysiska möjligheter tillåter detta. Polis tillkallas vid behov.

Hamndel 2: Containerdelen är instängslad med ett 2 m högt staket med tre rader taggtråd överst. Staketet är förberett med fästen för larmsystem för tidig detektering av överklättring och uppklippning. Larmsystemet består av mikrofonisk sensor-kabel och analysatorenheter, som detekterar vibrationer som uppstår vid angrepp mot stängslet. Anslutning av detekteringsutrustning är förberett till Hamnens larmcentral för automatiska inbrotts- och brandlarm.

Belysningsstolpar och infartsgrindar är förberedda för övervakningskameror.

Tillträde sker för lastbilar genom godsmottagningens bevakade port. Vid porten lämnar föraren frakthandlingar och eventuella övriga lastdokument, och ges efter det tillstånd till att köra in och lämna containern.

Vid nivå 1 skall alla tillträden vara förhandsanmälda med uppgift om vem som önskar tillträde, ungefärlig tidpunkt och syftet med tillträdet. Stickprovsmässig kontroll utförs av besökares/förarens identitet genom t.ex körkortskontroll.

För utfart finns ytterligare två portar, som öppnas automatiskt via en sensorslinga när fordon kör ur hamndelen. Kontroll av vilka fordon och personer som lämnar hamndelen utförs ej. Spårbundens trafik passerar in via en motorgrind, som öppnas av Hamnens personal när tåget är i antågande. Frakthandlingar för järnvägsburet gods översänds till Hamnen på elektronisk väg via EDI-meddelande, innan godset anländer.

Hamndel 3: Samma skyddsåtgärder som för hamndel 1.

Hamndel 4: Hamndelen är instängslad på samma sätt som hamndel 2. Inom hamndelen finns ett stängsel med normalt öppen grind mellan oljehamnsdelen och torrgodsdelens, som hanterar skogsprodukter och containrar.

Tillträde till oljehamnsdelen sker via motorgrind som vid sidan normalarbetstid kl. 7-17 är stängd. Öppning kl. 17-7 sker efter trådlös automatisk identifiering och registrering av de fordon som frekvent har ärenden till oljehamnen, främst tankbilar för distribution av petroleumprodukter. Öppning kan också ske via kodlås och telefonkontakt med det företag som skall besökas i oljehamnen. Tillträde till själva oljekajen sker via ytterligare en grind som är övervakad av säkerhetsvakt när tankfartyg lastas och lossas.

Tillträde till torrgodsdelens sker via godsmottagningens port med kontroll på samma sätt som till hamndel 2. Även tillträde för den spårbundna trafiken sker på samma sätt.

För uppställning av övervakningsutrustning och visitation av personer, personliga tillhörigheter, fordon och fordonets innehåll finns lokaler och ytor förberedda i anslutning till godsmottagningarna vid hamndelarna 2 och 4. Vid visitationsplatserna finns utrymmen för användande av röntgeninspektionsutrustning och metalldetektor. Vid skyddsnivå 1 anser Hamnen att inget behov av visitationer eller undersökningar av väskor, fordon, rum och annat slutet förvaringsställe föreligger, varken regelbundna eller slumpmässiga. Anser polis eller



annan myndighet att detta är motiverat, så utför de dessa uppgifter i den utsträckning de själva önskar.

Skyddsnivå 2

Vid skyddsnivå 2 kommer att hamndelarna 1 och 3 att stängas för den internationella trafiken. Fartygen kommer istället att styras till 2 och 4 i mån av kaj plats och tillgång till upplagsytor för godset. Mobil utrustning för lastning och lossning dirigeras om från hamndelarna 1 och 3 till 2 och 4.

Den normalt öppna grinden inom hamndel 2 mellan oljehamnen och övriga hamndelen stängs. Verksamheten inom oljehamnen, med lossning av petroleumprodukter efter främst nationell transport, fortgår på samma sätt som vid skyddsnivå 1.

I specifika fall vid starkt behov kan även hamndelarna 1 och 3 användas för enstaka internationella anlöp. Detta sker efter säkerhetspolisens bedömning av riskerna och under insats av manuell bevakning. Kustbevakningens patrullbåtar kan användas för bevakning från sjösidan. Exempelvis kan kranen för tunga lyft vid hamndel 3 kunna användas även vid nivå 2, efter att sådana åtgärder vidtagits.

Vid hamndelarna 2 och 4 ska verksamheten kunna fortsätta att fungera efter att nedanstående åtgärder övervägts. Åtgärderna vidtas efter samråd med berörda myndigheter och hänsyn tagen till nationella skyddsavvägningar och i den utsträckning staten har sammanställt råd och anvisningar. För några av åtgärderna även med hänsyn till statliga standarder för utförandet:

- utfartsgrindarna stängs och all in och utpassering sker vid godsmottagningarnas portar.
- förutom förhandsanmälan av gods, mottagare och avsändare skall även uppgift om förare och fordonets registreringsnummer lämnas i förväg.
- kontroll av personer och fordon även vid utfart från hamndelarna.
- utökad rondering med bevakningsföretag av skyddsområden.
- intrångsskyddet förstärks genom att sensorkablar och analysenheter monteras på stängsel och grindar samt kameraövervakning installeras.
- utrustning för presentation och inspelning av registrerat material ställs upp i godsmottagningarna och bemannas med extra personal.
- stickprovsmässig visitation av personer som önskar tillträde till skyddsområde eller vistas inom skyddsområde. Visitation utförs av polis eller annan myndighetsperson i den utsträckning de finner behov av.

I det fall dessa fysiska åtgärder inte hinner genomföras mellan det att staten fastställer en högre skyddsnivå och skyddsnivån ska börjar gälla så kompletteras åtgärderna under en övergångsperiod med utökning av manuella insatser. Fartyg som anlöper hamnen kan även bli fördröjda under en kortare tidsperiod, för att skyddet för den högre nivån skall hinna säkerställas.

Skyddsnivå 3

Nivå 3 är en exceptionellt hög nivå vid trolig eller uppenbar risk för säkerhetstillbud, under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas. Vid skyddsnivån skall staten vid behov utfärda instruktioner och tillhandahålla skyddsrelaterad information.



Även om det inte Hamnen är som är det specifika målet för en attack, utgår Hamnen från att skälet till den höjda skyddsnivån för Hamnens hamnanläggningar är att starka hot finns för de fartyg som lastas eller lossas i Hamnen. Att de kan komma att användas för terrorismens syften genom att vapen eller andra farliga ämnen förs ombord eller att fartyget i sig självt tillsammans med den last fartyget medför ska kunna användas som ett vapen.

De åtgärder Hamnen avser att vidta vid nivå 3 kommer att utformas enligt statens instruktioner och information, som det med all sannolikhet kommer finns behov av att utfärda. Åtgärderna måste utformas specifikt för att möta det aktuella hotet, och en detaljerad planering blir inte ändamålsenlig med mindre än att kunskap finns om vad det aktuella hotet består av.

Sannolikt är att antalet fartygsrörelser i Hamnen kraftigt kommer att minska då det bör finnas ett intresse hos rederier och befraktare att inte utsätta fartyg och gods för de stora risker som det aktuella hotet utgör, och som motiverar den höga skyddsnivån.

De åtgärder som Hamnen förutser kan komma att behöva vidtas, utöver ovanstående åtgärder, baserat på det aktuella hotet är:

- stängning av tillfarter till hela eller delar av hamnanläggningar,
- att endast ge personer som har att vidta åtgärder på grund av säkerhetstillbudet eller hotet där om tillträde,
- att ställa in all fotgångar- och fordonstrafik inom hela eller delar av hamnanläggningar,
- skyddspatruller inom hamnanläggningar,
- nedläggning av hamnarbetet inom hela eller delar av hamnanläggningar,
- särskild styrning av fartygsrörelser i hela eller delar av hamnanläggningar och
- evakuering av hela eller delar av hamnanläggningar.

C 3 Skyddsområden inom hamnanläggningen

Med bakgrund av att Hamnen i skyddsutredningen bedömt att vissa typer av gods och trafik på vissa länder medför att ett sannolikt hot kan uppstå så identifierar Hamnen containerdelen (2) och yttre hamndelens (4) område förutom oljehamnsdelen som skyddsområden.

Skyddsområdena följer geografiskt de permanenta staket som finns uppsatta runt dessa områden och täcker landområden för ombordstigning, lastning, lossning och lagring av gods och fartygsförråd i anslutning till lastning och lossning.

Inom områdena finns ytor som används för uppställning av farligt gods och andra farliga ämnen samt byggnader som används vid styrning av hamntrafiken och kan inrättas med kontrollrum för övervakning av skyddsområdena i de högre skyddsnivåerna.

Godsmottagningar är placerade vid tillträden till skyddsområden där fraktsedlar och övrig lastdokumentation förvaras.

De delar av Hamnkontorets byggnad som används för styrningen av det databaserade logistiksystemet är även ett skyddsområde. Tillträde till Hamnkontoret sker via porttelefon, kodlås och bemannad reception.

Skyddsområdena är utmärkta med anslag vid tillträdesgrindar samt vid entrén till Hamnkontoret. Information om skyddsområden ges även i Hamnordningen och i Hamnens driftföreskrifter.



Skyddsnivå 1

I och med att Hamnen organiserat sin verksamhet och utsett permanenta skyddsområden för de olika hamnanläggningarna/-delarna så framgår under föregående avsnitt, C2 Tillträde till hamnanläggningen, till viss del hur tillträden, kontroll och övervakning av skyddsområden sker för de tre skyddsnivåerna. Endast tillkommande åtgärder redovisas därför här.

Skyddsområdenas avgränsningar utgörs av staket med bevakade tillträden via godsmottagningarnas portar. För avgränsning av skyddsområdet i Hamnkontoret används byggnadens tillträdeshindren för icke behöriga personer, som porttelefon, kodlås och inbrottslarm.

Skyddsnivå 2

- uppställning av fordon i närheten av fartygen är endast tillåten vid leveranser till och från fartygen.
- parkering inom skyddsområde förbjudet.
- sjöpatrullering utefter skyddsområdets kajer med inhyrt bevakningsföretag och egna resurser (lotskuttern).
- avvísning av obehöriga farkoster i vatten kring fartyg som använder kajer inom skyddsområde.

Skyddsnivå 3

De åtgärder Hamnen avser att vidta vid nivå 3 kommer att utformas enligt statens instruktioner och information.

Åtgärder som Hamnen förutser, utöver ovanstående åtgärder, baserat på det aktuella hotet är:

- upprättande av ytterligare skyddsområden inom hamnanläggningar och angränsande områden utanför Hamnens område, och vägra tillträde till dessa områden.
- genomsökning av skyddsområden.

C 4 Lasthantering

Skyddsnivå 1

Tillkommande åtgärder för lasthanteringen utöver vad som anges under avsnitt C2, Tillträde till hamnanläggningen:

- innan godset förs in i skyddsområdena kontrolleras att godset är förhandsanmält, vilket dokumenteras skriftligen på uppgjorda förhandsanmälanlistor.
- stickprovsmässigt utförs kontroll av att containrars sigillnummer överensstämmer med rätt container och det sigillnummer som angivits på fraktsedeln, samt att sigillet är obrutet.

När godset väl förts in i hamnanläggningen är det godkänd för lastning på fartyg eller för tillfällig mellanlagring i väntan på lastning.

Skyddsnivå 2

- allt gods som förs in i hamnanläggningar skall ha ett specificerat lastningsdatum och avgång.
- kontroll av samtliga containrars sigillnummer, att de överensstämmer med containernummer, uppgivet sigillnummer på fraktsedel och att sigillet är obrutet.
- obligatorisk förhandsanmälan av godsets mottagare, avsändare, godsslag och antal enheter samt bil- och lokförarens namn och registreringsnummer på fordon.



- innan godset förs in i hamnanläggningar 100 % kontroll av överensstämmelse med alla uppgifter i förhandsanmälan.
- ID-kontroll av förare och eventuell medhjälpare utförs.
- visitation av förare och medhjälpare utförs av polis eller annan myndighetsperson i den utsträckning de finner behov av.
- fordonens ägarförhållanden kontrolleras stickprovsmässigt mot vägverkets bilregister.
- undersökning av fordonet och den last fordonet medför utförs av polis eller annan myndighetsperson i den utsträckning de finner behov av.

Skyddsnivå 3

De åtgärder Hamnen avser att vidta vid nivå 3 kommer att utformas enligt statens instruktioner och information.

Åtgärder som Hamnen förutser, utöver ovanstående åtgärder, baserat på det aktuella hotet är:

- begränsning av eller stopp för lastförflyttningar inom hela eller delar av hamnanläggningar eller specifika fartyg.
- kontrollinventering av farligt gods och farliga ämnen som förvaras inom hamnanläggningar och placeringen av sådant gods.

C 5 Leverans av fartygsförråd

Skyddsnivå 1

Tillkommande åtgärder för leverans av fartygsförråd utöver vad som anges under avsnitt C2, Tillträde till hamnanläggningen:

- innan en leverans medges tillträde till skyddsområde kontrolleras att leveransen är förhandsanmäld, vilket dokumenteras skriftligen på uppgjorda förhandsanmälanlistor.

Skyddsnivå 2

För fartyg som regelbundet anlöper hamnanläggningarnas skyddsområden förplaneras så långt möjligt alla leveranser vad avser typ av förnödenhet och leverantör.

Före leverans skall fartyget eller dess ombud som beställt leverans:

- förhandsanmäla samtliga leveranser till hamnanläggningens skyddsområden med avseende på vilket fartyg leveransen avser, typ av förnödenhet, leverantör och tidpunkt för leveransen.
- lämna uppgift om levererande fordons förare och registreringsnummer.

Innan leverans medges tillträde till hamnanläggningen skall:

- kontroll av överensstämmelse med förhandsanmälan samtliga uppgifter utförs
- ID-kontroll av förare och eventuell medhjälpare utförs.
- visitation av förare och medhjälpare utförs av polis eller annan myndighetsperson i den utsträckning de finner behov av.
- fordons ägarförhållande kontrolleras stickprovsmässigt mot vägverkets bilregister.
- undersökning av fordonet och den last fordonet medför utförs av polis eller annan myndighetsperson i den utsträckning de finner behov av.

Skyddsnivå 3

De åtgärder Hamnen avser att vidta vid nivå 3 kommer att utformas enligt statens instruktioner och information.

Åtgärder som Hamnen förutser, utöver ovanstående åtgärder, baserat på det aktuella hotet är:



- eskort av leveransfordon inom hamnanläggningar.
- begränsning av eller stopp för leveranser inom hela eller delar av hamnanläggningar.

C 6 Hantering av oledsagat bagage

Hantering av oledsagat bagage förekommer normalt inte i Hamnen. Eventuellt skulle det kunna komma ifråga om ett kryssningsfartyg anlöper Hamnen, och byte av passagerare sker.

I det fallet kommer Hamnen att i ett nära samarbete med fartyget anordna med inhyrd utrustning, så att allt oledsagat bagage genomlysas med röntgenutrustning, innan det överförs från hamnanläggningar till fartyget.

C 7 Övervakning av skyddet i hamnanläggningen

Hamnen har möjlighet att övervaka hamnanläggningar i den utsträckning som till största delen framgår av avsnitten C2-C5. Det innebär att det framförallt är vid skyddsområden som övervakning sker. Vid skyddsnivå 1 utövas främst genom tillträdeskontroll till områdena.

För sjösidan finns övervakning från Sjöfartsverkets VTS-centraler (Vessel Traffic Service), som kan följa alla fartygsrörelser i omgivande farvatten genom AIS-systemet (Automatic Identification System). I viss utsträckning har VTS övervakning även av mindre farkoster, som inte är utrustade med transpondrar, genom radarövervakning.

På samtliga platser där fartyg/hamnsamverkan förekomma uppgår belysningsstyrkan till minst 20 lux på fria ytor. Utefter kajkanten går belysningsstyrkan ner till 5 lux där detta är nödvändigt för att hindra att sjöfarande bländas.

Skyddsnivå 1

Skyddsområdenas tillfarer på landsidan observeras från godsmottagningarna. Observation av tillfarer till hamnens delar som inte är skyddsområden och mot sjösidan sker från kajerna genom hamnpersonalens vaksamhet.

Skyddsnivå 2

I händelse av att väderleksförhållanden eller strömavbrott medför att belysningsstyrkan inte är tillräcklig för att skyddet skall kunna upprätthållas inställs all fartyg/hamnsamverkan.

Efter samråd med berörda myndigheter vidtas nedanstående skyddsåtgärder. Dessa är:

- utökad rondering med bevakningsföretag av skyddsområdena.
- intrångsskyddet förstärks genom att sensorkablar och analysenheter monteras på stängsel och grindar samt kameraövervakning installeras.
- utrustning för presentation och inspelning av registrerat material ställs upp i godsmottagningarna och bemannas med extra personal.
- stickprovsmässig visitation av personer som önskar tillträde till skyddsområde eller vistas inom skyddsområde.
- hävdande av vattenområde genom utmärkning med bojar, länsar etc.

Skyddsnivå 3

Åtgärder Hamnen avser att vidta vid nivå 3 kommer att utformas enligt statens instruktioner och information.



De åtgärder som Hamnen förutser, utöver ovanstående åtgärder, kan komma att behöva vidtas är:

- tända all belysning i, eller upplysning av, området kring hamnanläggningen.
- starta all övervakningsutrustning som kan registrera verksamhet i eller i närheten av hamnanläggningen.

C 8 Skyddsnivåer

Det är staten som med hänsyn till allmän och specifik information om hot fastställer skyddsnivå för fartyg och hamnanläggningar.

När ett fartyg avser att anlöpa Hamnen skall dess skyddschef eller rederiets skyddschef meddela vilken skyddsnivå fartyget arbetar på. Hamnens skyddschef skall efter det meddela Hamnens skyddsnivå och eventuella alla senare ändringar av denna.

Om ett fartyg som anlöper Hamnen har en lägre skyddsnivå än vad Hamnen hamnanläggning har, skall fartyget utan onödig fördröjning anpassas till den högre skyddsnivån. Om fartyget inte uppfyller det högre skyddsnivåkravet, får Hamnen inte anlöpas eller fartyg/hamnsamverkan inledas innan berörd myndighet informerats. Ett fartyg får aldrig tillåtas ligga i hamnanläggningen och utgöra ett hot mot anläggningen eller övriga fartyg inom denna.

Om ett fartyg arbetar på en skyddsnivå som är högre än den som gäller för hamnanläggningen skall Hamnens skyddschef rapportera detta till Sjöfartsverket, ta kontakt med fartygets skyddschef och vid behov samordna lämpliga insatser. Vilka insatser som är lämpliga överenskommes i en skyddsdeklaration, se nedan och bilaga 6.

Om Hamnens skyddschef får kännedom om att ett fartyg har problem med att uppfylla sin del av sjöfartsskyddet skall detta rapporteras till Sjöfartsverket. Hamnen får inte anlöpas eller fartygs/hamnsamverkan inledas förrän bristerna har rättats till. En skyddsdeklarationen kan vid behov upprättas, där lämpliga åtgärder överenskommes.

C 9 Skyddsdeklarationer

Ett fartyg kan begära att en skyddsdeklaration, se bilaga 6, skall utfärdas när fartyget har en högre skyddsnivå än hamnanläggningen eller det förekommit hot säkerheten eller ett säkerhetstillbud som berör fartyget eller hamnanläggningen. Det kan gälla specifika hot riktade mot ett visst fartyg, som kan utgöra risker för personer, egendom eller miljö inbegripet dess last eller passagerare, omständigheter i hamnanläggningen eller en kombination av dessa faktorer.

Ett fartygs begäran om att en skyddsdeklaration skall utfärdas skall omgående bekräftas av Hamnens skyddschef.

Hamnens skyddschef kan också ta initiativet till en skyddsdeklaration innan en samverkan mellan fartyg och hamn inleds om hanteringen är särskilt riskfylld. Exempel på detta kan vara lastning och lossning av farligt gods eller farliga ämnen nära tätbefolkade områden eller ekonomiskt betydande verksamhet som kräver ett utökat skydd.

Skyddsdeklarationen skall behandla de skyddsåtgärder som Hamnen och fartyget kommit överens om skall vidtas. Det kan innebära att en viss typ av åtgärd skall tillämpas på en högre



skyddsnivå av någon av parterna eller båda, än för tillämpningen för övriga skyddsåtgärder för fartygs/hamnsamverkan.

Skyddsdeklarationen skall vara utfärdad på engelska, franska eller spanska eller på ett språk som är gemensamt för både hamnanläggningen och fartyget.

Överenskomna skyddsdeklarationer skall förvaras av Hamnen ett år plus löpande, dock minst den tidsperiod staten anger.

C 10 Verksamhet som inte omfattas av koden

Fartyg som kommer från en hamn i en stat som inte är en ansluten stat
Tillåts inte lägga till vid Hamnens kajer inom skyddsområden.

Fartyg som inte omfattas av den här koden

Färjelinjens fartyg med tillhörande hamnanläggning, vilket är separerat från Hamnens övriga områden och verksamhet.

Fartyg i nationell fart betjänas och kontrolleras på samma sätt som de i internationell fart.

Fasta eller flytande plattformar och mobila offshore-borringsenheter på platsen.
Förekommer inte i Hamnen.

C 11 Revision och ändring

Den kontinuerliga effektiviteten i Hamnens skyddsplan kontrolleras vid utvärderingen av genomförda övningar. Utvärdering genomförs av skyddschefen tillsammans med övriga medarbetare i Hamnens sjöfartsskyddskommitté och i tillämpliga fall även med samrådande myndigheter.

De praktiska övningarna och teoretiska scenarierna skall iscensättas minst en gång per år. Händelseförlopp och utvärdering skall dokumenteras, se bilaga 3.

Skyddsplanen revideras kontinuerligt av Hamnens skyddschef efter varje övning med de eventuella förbättringar som har identifierats. Skyddsplanen revideras även:

- om skyddsutredningen för Hamnen ändras,
- om en oberoende revision av skyddsplanen eller den anslutna statens kontroll av Hamnens skyddsorganisation leder till upptäckt av brister i organisationen eller frågor rörande tillämpligheten av väsentliga delar i den godkända skyddsplanen,
- efter säkerhetstillbud eller säkerhetshot som berör hamnanläggningar, se bilaga 2, och
- efter förändringar vad gäller ägarförhållanden eller driftkontroll över hamnanläggningar.

Hamnens skyddschef kan även rekommendera lämpliga ändringar i skyddsplanen i händelse av:

- föreslagna ändringar som skulle kunna leda till en grundläggande ändring av den antagna policyn för upprätthållandet av skyddet i hamnanläggningar och
- borttagning, ändring eller utbyte av permanenta avspärningar, skydds- och övervakningsutrustning samt skydds- och övervakningssystem, o s v, som tidigare ansetts vara väsentliga för upprätthållandet av säkerheten i hamnanläggningar.

Samtliga ändringar som planeras att införas i en godkänd skyddsplan för Hamnen skall lämnas till utsedd myndighet för beaktande och godkännande, innan ändringen träder i kraft.



D HAMNANLÄGGNINGENS SKYDDSCHEF

Hamnens skyddschef är skyddschef för samtliga hamnanläggningar inom företaget.

Skyddschefens uppgifter och ansvar, förutom det som specificeras på annan plats, omfattar

- genomförande av den inledande skyddsinspektion av hamnanläggningar med hänsyn till skyddsutredning,
- att säkerställa utarbetande och underhåll av Hamnens skyddsplan,
- att införa och verkställa Hamnens skyddsplan,
- att vidta regelbundna skyddsinspektioner i hamnanläggningar för att säkerställa kontinuiteten i lämpliga skyddsåtgärder,
- att rekommendera och vid behov införa ändringar i Hamnens skyddsplan för att åtgärda brister och aktualisera planen med hänsyn till väsentliga förändringar,
- att främja säkerhetsmedvetandet och vaksamhet hos Hamnens personal,
- att se till att personal med ansvar för sjöfartsskydd fått lämplig utbildning,
- att rapportera till berörda myndigheter och föra register över händelser som hotar sjöfartsskyddet,
- att samordna införandet av Hamnens skyddsplan med berörda skyddschefer hos rederiet och på fartygen,
- att samordna med skyddstjänster efter behov,
- att säkerställa att standarder för personal med ansvar för skyddet i Hamnen uppfylls,
- att tillse att eventuell skyddsutrustning används, provas, kalibreras och underhålls på rätt sätt och
- att på begäran bistå fartygets skyddschef med att bekräfta identiteten på de personer som ämnar gå ombord på fartyget.

För att kunna utföra uppgifter och ta ansvar enligt ovanstående krävs att Hamnens skyddschef:

- har erhållit av staten fastställd skydds nivå och riktlinjer för skydd mot säkerhetstillbud (ISPS A/4.1),
- har erhållit statens instruktioner och skyddsrelaterad information som berör Hamnen och behövs när staten beslutar om tillämpning av skydds nivå 3, (ISPS A/4.2),
- har möjlighet att begära experthjälp från staten rörande kunskap om aktuella säkerhetshot och hotbilder (ISPS B/15.4),
- fått möjlighet till samråd med tillämpliga myndigheter, som Polis, Sjöfartsverk, Kustbevakning, Tullverk och Länsstyrelse, vid framtagningen av skyddsutredningen, i delar som rör viktig egendom och infrastruktur, prioritering av skyddsåtgärder och beslut om tilldelning av resurser för hamnanläggningens förbättrade skydd (ISPS B/15.8),
- har givits statens råd om införandet och innehållet i en skyddsplan för hamnanläggningar (ISPS B/16.2),
- har erhållit statens särskilt utfärdade skyddsriktlinjer för användning av vapen, om staten godkänner användning av handeldvapen inom Hamnens områden, (ISPS B/16.7),
- har informerats av staten om den nationella standarden för inhägnader eller andra avspärningar (ISPS B/16.17) och
- har erhållit statens instruktioner för de förfaranden som skall följas när Hamnens skyddschef begär en skyddsdeklaration eller när en skyddsdeklaration begärs av ett fartyg (ISPS B/16.57).



I de undantagsfall då fartygets skyddschef har frågor rörande giltigheten av identifikationshandlingar tillhörande personer som avser att gå ombord på fartyget för officiella uppdrag skall Hamnens skyddschef assistera.

Hamnens skyddschef är inte ansvarig för rutinkontroll av identiteten hos personer som begär att få komma ombord på fartyget.

E UTBILDNING OCH ÖVNINGAR I HAMNANLÄGGNINGSSKYDD

Hamnens skyddschef och övrig skyddspersonal har genomgått skyddsutbildningar redovisade i bilaga 4. Av bilagan framgår kursdeltagare, kursanordnare, kursdatum och en kortfattad kursbeskrivning.

I Hamnens utbildningsregister för samtliga anställda finns i respektive personakt kursprogram och intyg om genomgångna utbildningar.

Hamnens skyddschef tillser att hamnens skyddsplan samordnas och införs effektivt genom iscensättning av årliga övningar, praktiska sådana eller genomförda som teoretiska scenarier. Hänsyn skall tas till Hamnens olika typer av verksamheter som bedrivs, personaländringar i hamnen, typ av fartyg hamnen betjänar och andra relevanta omständigheter. Händelseförlopp och utvärdering av övningar och scenarier skall dokumenteras, se bilaga 3.

Utvärdering av resultatet genomförs av skyddschefen tillsammans med övriga medarbetare i Hamnens sjöfartsskyddskommitté, företagsledning samt samrådande myndigheter i relevant omfattning.

Både vid övningar, scenarier och utvärderingar är det en fördel om skyddschefer från fartyg och rederier närvarar och ger synpunkter i den utsträckning det är tillämpligt och möjligt.



Bilaga 6a

SKYDDSDEKLARATION

Fartygets namn: _____

Fartygets hemmahamn: _____

IMO-nummer: _____

Hamnanläggningens namn: _____

Denna skyddsdeklaration gäller från och med _____ till och med _____
 för följande verksamheter:

(ange verksamheterna med tillämpliga uppgifter)

För följande skyddsnivåer:

Skyddsnivå(er) för fartyget: _____

Skyddsnivå(er) för hamnanläggningen: _____

Hamnen och fartyget accepterar följande skyddsåtgärder och skyddsansvar i syfte att uppfylla kraven i del A i den internationella koden för skydd på fartyg och hamnanläggningar.

Verksamhet	Införande av förkortningarna SSO eller PFSO (fartygets respektive hamnanläggningens skyddschef) under dessa kolumner indikerar att verksamheten skall utföras i enlighet med tillämplig och godkänd plan, av	
	Hamnen:	Fartyget:
Säkerställande av att allt skyddsarbete utförs:		
Övervakning av skyddsområden för att säkerställa att endast behörig personal får tillträde:		
Kontroll av tillträdet till hamnanläggningen:		
Kontroll av tillträdet till fartyget:		
Övervakning av hamnanläggningen, inklusive kajer och områden kring fartyget:		
Övervakning av fartyget, inklusive kajområden och områden kring fartyget:		
Lasthantering:		
Leverans av fartygsförråd:		
Hantering av oledsagat bagage:		
Kontroll av embarkerande personer och deras tillhörigheter:		
Säkerställande av att skyddskommunikation är upprättad mellan fartyget och hamnanläggningen:		



Representanter som undertecknat det här avtalet intygar att skyddsåtgärder och skyddsarrangemang för både hamnanläggningen och fartyget under angivna verksamheter uppfyller kraven i kapitel XI-2 och del A i koden och skall införas i enlighet med bestämmelser som angivits i deras respektive godkända plan eller de särskilda åtgärder som överenskommes och beskrivs i bilagan.

Datum: _____ Ort: _____

Undertecknat för

Hamnen:

(Underskrift av Hamnens skyddschef)

Fartyget:

(Underskrift av fartygets skyddschef eller befälhavare)

Namn: _____ Namn: _____

Titel: _____ Titel: _____

Kontaktuppgifter

(fyll i tillämpliga delar)

(ange vilka telefonnummer, radiokanaler eller radiofrekvenser som skall användas)

för Hamnen

för fartyget

Hamnen:

Befälhavare:

Hamnens skyddschef:

Fartygets skyddschef:

Rederi:

Rederiets skyddschef:



Bilaga 6b

DECLARATION OF SECURITY

Name of ship:: _____
 Port of registry: _____
 IMO-number: _____
 Name of port facility: _____

This declaration of security is valid from _____ until _____

For the following activities:

(list the activities with relevant details)

Under the following security levels:

Security level (s) for the ship: _____

Security level (s) for the port facility: _____

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by

Activity	The port:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties:		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access:		
Controlling access to the port facility:		
Controlling access to the ship:		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship:		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship:		
Handling of cargo:		
Delivery of ships stores:		
Handling unaccompanied baggage:		
Controlling the embarkation of persons and their effects:		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility:		



The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated at : on the:

Signed for and on behalf of

The port:
(Signature of Port Facility Security Officer)

The ship:
(Signature of Master or Ship Security Office)

Name: Name:

Title: Title:

Contact Details

(to be completed as appropriate)

(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

The port:

The ship:

Port facility:

Master:

.....
Port facility security officer:

.....
Ship: security officer

.....
Company:

.....
Company security officer:
.....



Bilaga 7

FARLIGT GODS OCH FARLIGA ÄMNEN

Transporterade mängder **farligt gods** under år 2002

Avgående gods:

Ämne	Mängd	Placering
UN 0065 DETONERAD STUBIN, flexibel, 1.1D,	120 ton	Inre norra hamnen
UN 0209 TRINITROTULEN, (TROTYL), 1.1D	500 ton	Inre södra hamnen
UN 1942 AMMONIUMNITRAT, 5.1, III	8 000 ton	Inre norra hamnen

Inkommande gods:

Ämne	Mängd	Placering
UN 1830 SVAVELSYRA, 8, III	36 000 ton	Inre södra hamnen
UN 1824 NATRIUMHYDROXIDLÖSNING (natronlut)	36 000 ton	Inre norra hamnen
UN 2055 STYRENMONOMER, STABILISERAD, 3, III	19800 ton	Inre södra hamnen

Maximal mängd lagrad respektive samt hanterad mängd **farliga ämnen** under år 2002

Produkterna lagras och hanteras av Hamnens hyresgäster i oförpackad form.

Produkt	Lagring	Hantering	Placering
Bensin	234 000 ton	496 000 ton	Oljehamnen
Eldningsolja/Diesel	289 000 ton	412 000 ton	Oljehamnen
LPG	182 ton	530 ton	Oljehamnen



Bilaga 8

ÅTGÄRDER VID SKYDDSLARM

I händelse av skyddslarm ombord på fartyg som ligger i hamnanläggning vidtar Hamnens skyddschef nedanstående åtgärder:

1. tillser att all personal i den berörda hamnanläggningen evakueras,
2. tillser att all skyddspersonal inom Hamnen informeras och hålls i beredskap,
3. kontrollerat, om möjligt, med fartyget skyddschef på vilka grunder larmet är aktiverat,
4. etablerar kontakt med berörd myndighet,
5. följer berörd myndighets vidare order.

Kontaktlista till berörda myndigheter och andra skyddsorganisationer:

Myndighet	Namn	Telefon, arb.	Mobil	Telefon, bost.
Polis				
KBV				
Länsstyrelse				
Tull				
SjöV				
Hemvärn				



Minnesanteckningar från samrådsmöte i sjöfartsskyddsfrågor

Datum:

Ärende:

Myndighet:

Närvarande:

Noteringar:

Noterat av: