

## Intervju med PFSO Havn 1

- 1. Hvilken opplæring har du i forhold til ISPS-koden?**
  - Har kurs for PFSO
- 2. Har du hatt repetisjon av denne opplæringen?**
  - Ja, en gang etter hovedkurset. Det var et dagskurs i Haugesund i regi av beredskapsrådgivningen. Jeg har repetisjon i henhold til kravene.
- 3. Har du hatt andre kurs?**
  - Nei, ikke som er direkte relatert til havnesikkerhet.
- 4. Føler du at det er mangler med hensyn til faglig kompetanse i ISPS. Personlig og generelt.**
  - Jeg konsentrerer meg ikke om det totale regelverket, men om havnen sitt ansvar i forhold til ISPS-koden. Da er det overkommelig å tilegna seg den kunnskapen. Men det er alltid nyanser. I ettertid av det første kurset jeg var på, altså for en del år siden, så har ”gråsoner” komt klarer frem. Jeg synes det er like nyttig å holde seg oppdatert på kystverket sine sider med tanke på tolking av regelverket osv som de kursene en får i forhold til selve koden.
- 5. Er det noen innenfor koden du kunne tenkt deg mer opplæring i?**
  - Nei, jeg ser ikke et for meg. Klarer ikke å komme på noen konkrete ting.
- 6. Er det noen kompetanseområder du vil prioritere dersom det finnes hensynsmessige opplæringstilbud?**
  - Ja, heilt klart. Det som går på opplæring, trening, øvelser, kurs og den type ting. Internt mannskap som opererer i havnen har nytte av å få med seg praktiske kurs som går på hvor ofte de skal bør gjennomføre øvelser, hva de bør få øvelse i. Hvilke erfaringer finnes det i bransjen knyttet til å drifte en havn.
- 7. Føler du at alle fagarbeiderne, operatørene eller havnearbeidere er aktuelle for en slik opplæring? Eller ville du fortrukket kun spesialister?**
  - Ideelt sett kunne jeg tenke meg vi hadde hatt en ”håndfull” personer som har mer kompetanse enn resten. Vertfall med tanke på den type havn vi driver her. Kanskje det kunne vert en ordning med en form for verger eller coach-rolle. Noen som tar ansvar for annet personell som må inn på området å operere, altså sporadisk arbeid. At noen fra denne ”gruppen” med personer alltid er involvert i våre operasjoner. Disse kunne fått litt mer faglig påfyll enn resten. Men om det bryter med regelverket er jeg usikker på.
- 8. Det dere beskriver i sikkerhetsvurderingen og går god for som ”god nok” opplæring er godkjent i forbindelse med koden.**
  - Det var betryggende.

**9. Hvor ofte utfører dere ”driller” og øvelser? Har du deltatt?**

- Hadde ”regimeskifte” i høst. Frem til det var jeg assisterende PFSO. Deltok de siste årene som assisterende PFSO på den årlige hovedøvelsen. Disse øvelsene blir kjørt av beredskapsrådgivningen i Bergen. Felles øvelse med Stord havnekontor, Stord havn og Wärtsilä. Dette har blitt gjort årlig siden ISPS-koden ble innført ved vår havn. Men etter at jeg overtok som PFSO har det ikke blitt gjennomført øvelser. Det må jeg ta initiativ til. Er i ferd med å utvikle og beskrive øvelsesplanen for 2011 nå.

**10. Hva synes du fungerer bra i forbindelse med ISPS havnen?**

- Først og fremst det at det ble innført ”av og på” terminal. Terminalen fungerer mye bedre slik enn da hele verftet var en ISPS-terminal. Tidligere var det nærmest uhåndterbart. Vi er nå mye tryggere på at vi klarer å etterleve kravene i ISPS-koden. Det oppleves nå håndterbart.

**11. Hvilke svakheter ser du i forbindelse med en ”av og på” terminal?**

- Tenker ofte ikke på svakheter uten at en blir konfrontert med spørsmålet. Sett opp i mot hele verftet som en ISPS-terminal ser jeg ikke noen svakheter. Men generell svakhet ved en slik ordning krever mer ressurser. Dersom en kunne låst av vår havn konstant hadde det krevd mindre ressurser med ved sikkerhetsklaringen. Det hadde vært mye enklere igjen, men hos oss lar det seg ikke gjennomføre fordi denne havnen blir bruk til mye annet arbeid når vi ikke har båt anløp. Så slik om ordningen er nå, krevers det flere ressurser for å ”vaske” havnen mellom eksempelvis to båtanløp, dersom havnen har vert ”av” i mellomtiden.

**12. Hvilke forbedringspotensialer ser du i forbindelse med en ”av og på” terminal?**

- Dersom det var mulig for oss med markere ”maksimal størrelse” på havnen. Altså en mindre permanent havn, ville det ha vært med på å lette vårt arbeid. Men som sagt blir det nesten umulig siden det utføres mye annet arbeid på kaien i mellom anløpene.

**13. Er det behov for mer mannskap i forbindelse med deres ISPS havn?**

- Nei, vi har ikke behov for å ansette flere for å ha ISPS havnen.

**14. Da vi snakket med havnearbeidere ble det nevnt at de noen ganger har behov for hjelp fra andre i deres arbeid inne på området. Fra eksempelvis personer som ikke operer fast i terminalen. Som da i første omgang kun skal gjennomføre et lite arbeid inne på området (sporadisk). Er du kjent med dette?**

- Nei, jeg vet ikke hva de mener med det. Jeg skal snakke med dem om de føler at det er behov for å være flere. At de i noen tilfeller treng mer hjelp er forståelig, men det krever at de også gir tilbakemeldinger på dette.

**15. Det ble også nevnt dette med informasjonsflyten. At det ønskes mer kunnskap innen området. Hva tenker du om det?**

- Det forstår jeg godt. Tett dialog mellom oss er viktig. Dersom en jobber på en havn og det å være PFSO er hovedoppgaven din blir det lettere å ta tak i og ha fokus på slike ting. Men med en ”av og på” terminal vil tid mellom hvert anløpene variere stort. Da vil den tette og gode dialogen bli mindre synlig. Kan også oppleve at det er ulikt mannskap fra anløp til anløp, spesielt dersom det er lang tid mellom. Klart dette er en utfordring da. Den tette og gode dialogen og følelsen av å være skikkelig samkjørt vil dessverre ikke være like tilstede.

**16. Dersom du ser fremover. Hvilke sentrale utfordringer står dere ovenfor?**

- Jeg tror vi må ha et regime i bedriften som kan være håndterbart om det er stort eller lite. Vi er i en spesiell situasjon nå, er lite aktivitet på området, dette skaper en del utfordringer. De siste årene har vi vært rimelig stabile, men nå har en del av ansatte begynt å reise bort. Det mannskapet som normalt sett har operert på området de siste 5 årene er reist ut på reisejobber eksternt. Vi må da se om det er andre funksjoner på bedriften som er statiske som kan få oppgaver i forbindelse med terminalen. Det beste er å ha faste folk som er kjente med å operere inne på terminalen. Eksempelvis har vi Securitas et sikringsansvar på verftet 24 timer i døgnet. Kanskje det kan være lurt at de får en større rolle i forbindelse med ISPS-terminalen. Dette må vi finne ut av, vi kan ikke sitte med personell som opererer i havnen en gang i halvåret. Det blir helt feil. Vi må se på en kost-nytte effekt, tildele andre oppgaver til andre funksjoner i bedriften. Vi må se på hvem som vil være på bedriften hele vegen.

**17. Kommer dere til å trenge en annen type kompetanse i forhold til det dere har i dag, hvis du ser fremover?**

- Nei, det ser jeg ikke for meg. Ikke i forhold til ISPS, da må vertfall regelverket endre seg.

**18. Hvilken form for opplæring ser dere for dere som hensiktsmessig og vil den gjelde for alle?**

- Jeg ser for meg at de som opererer i havnen i dag kan få et kurs utført av PSFO. Som gir kjennskap om miste kravene til havnemannskapet og gjøre dem kjent med innholdet i kravene i ISPS-koden. Og å øve på de elementene som blir beskrevet i sikkerhetsvurderingen vår. Hadde vært veldig nyttig dersom det fantes et tilbud til en blanding av et PFSO kurs og bedriftsinternt eller havneinternt kurs som en gjerne kjører i lag med mannskapene. Tenker litt mer på det pedagogiske. De som er vant med å holde kurs vil lettere bringe budskapet bedre frem enn noen som ikke har holdt kurs før.

**19. Er det lenge siden de aktuelle havnearbeiderne tok internt eller eksternt kurs?**

- Jeg tror nok det er behov for en oppfriskning på det området der.

**20. Hvilke økonomiske vurderinger gjør bedriften når de skal godkjenne kursdeltakelse for sine medarbeidere?**

- I denne sammenheng settes det ingen økonomiske avgrensinger. Er det et krav settes det ikke pengene som setter begrensinger med tanke på kursing.

**21. Føler du det er mulig og ønskelig å gjennomføre opplæring internt i bedriften.**

## Vedlegg 1

- Ja fullt mulig, men det må få fokus og bli gjennomført. Iverksette.

### **22. Kan det være aktuelt å samarbeide med andre bedrifter i nærheten om et felles opplegg?**

- Heilt klart, vi gjør også det. Vi prøver i størst mulig grad å samarbeide. Da spesielt med de som ligger i nærområdet. Slik som Stordbase, Wärtsilä og Stord kommune.

### **23. Hvordan dokumenterer dere den individuelle opplæringen?**

- Vi har protokoller i vår sikringsplan som blir fylt ut. Der er det oppført egne lovnader for kurs, opplæring og øvelser. Så kommer kystverket på verifikasjon.

### **24. Hvordan er oppfølgingen av deltakerne i etterkant av opplæringen?**

- Her kan vi bli bedre. Har ingen plan for oppfølging eller liknende. I den grad det er behov for dialog gjennomføres det. Men vi har ingen fast intervall på gjenoppfriskningskurs.

## Havnearbeider 1

### GENERELT:

- 1. Hvilke arbeidsoppgaver er du ansvarlig for ifm bruk av ISPS havn?**
  - a. Leder transport FIL – Fabrikasjons/installasjonsleder for transport og stillas, ansvar for folk som arbeider ute i havnen.
- 2. Hvordan skal disse arbeidsoppgavene utføres?**
  - a. ”Learning by doing”
- 3. Er du ute på området når det kjem ISPS båter?**
  - a. Ja, ansvarlig for de som kjører Goliat kran ifm anløp.
- 4. Kor mange personer har du med deg under et anløp?**
  - a. Kommer an på hvor store moduler en skal jobbe med – men ca. 6-10 personer. Leier ofte inn folk fra Stord Base ved behov – alle de har godkjent ISPS kurs.

### OPPLÆRING:

- 1. Hvilken opplæring har du i forhold til ISPS koden?**
  - a. Ingen spesifikk opplæring.
- 2. Har du hatt en repetisjon av denne opplæringen? Evt. andre kurs?**
  - a. Ikke fått tilbud om spesifikk opplæring innen ISPS.
- 3. Føler du at det er mangler mht faglig kompetanse innenfor ISPS? Hva?**
  - a. Ja, ønsker mer informasjon vedr ISPS. Føler at en har lite kompetanse innenfor ISPS, men kan òg være at det er fordi en har for lite kunnskap om dette. Vet at noen har deltatt på terrorsikringskurs.
- 4. Er det noe innenfor ISPS du kunne tenkt deg mer opplæring i? Hva?**
  - a. Ønsker en mer formell informasjon samt kurs innenfor ISPS, lære litt mer enn bare generelt hva ISPS står for.
- 5. Er alle fagarbeiderne/operatører/havnearbeidere aktuelle for en slik opplæring, eller er det behov for noen få ”spesialister”.**
  - a. Ja, trur det kunne vært hensiktsmessig at flere får informasjon vedr. ISPS.
- 6. Hvor ofte utfører dere øvelser og driller, og har du deltatt?**
  - a. Har ikke deltatt på noen øvelser, men dette er et ønske.

ISPS HAVNA:

- 1. Hva fungerer bra ifm bruk av ISPS havn?**
  - a. Alt er flyttbart,
- 2. Hvilke svakheter ser du ifm bruk av en av og på terminal? (ISPS havn)**
  - a. Avhengig av kjøretøy, truck, kraner osv for å få alt inn og ut av området – fungerer ikke alltid tilfredsstillende. Ved større moduler må en flytte på gjerdene, og området er dermed åpent i denne operasjonen. Kanskje lett for uautorisert personell å komme inn på området ved ønske.
- 3. Har dere kontroll på hvem som kommer inn og ut av ISPS området?**
  - a. Dagens rondell er lett å komme seg inn gjennom, samtidig som en kan komme seg inn på området når gjerdene blir flyttet ifm store laster. Ingen egen vakt som har kontroll på hvem som kommer inn og ut av ISPS området.
- 4. Har dere opplevd at uautorisert personell går inn, og at dere må vise vekk uvedkommende fra området?**
  - a. Nei, men det er mange ulike personer fra forskjellige avdelinger inne på området, har ikke fullstendig oversikt over hvem som skal være med på de ulike jobbene som skal utføres.
- 5. Hvordan er ansvarsfordelingen ute på ISPS området?**
  - a. Vet hvem som er ISPS ansvarlig og deputy, men er ellers usikker på ansvarsfordelingen og arbeidsoppgavene ute på området. Min gruppe har nøkkel til området, og vi står for transport inn og ut av området. Da ting endrer seg fort her ute, hadde det vært fint med en oversikt over hvilke personer som skal arbeide inne på området til de ulike tidene. Også fint med egen kortkontroll.
- 6. Hvilke forbedringspotensialer ser du ifm bruk av en ”av og på” terminal? (ISPS havn)**
  - a. Ferdselsvei når det ikke kommer inn båter, så området må være åpent ellers. Rondell med adgangskontroll, eller egen sikkerhetsvakt med oversikt over hvem som skal arbeide inne på området til enhver tid. En større rulleport, i stedet for en mindre port, slik at en slipper å flytte gjerder for å komme inn med større moduler.
- 7. Setter en alltid opp gjerder ved alle anløp?**
  - a. Det gjør en ved stort sett alle anløp.
- 8. Hvordan er forståelsen for ISPS?**
  - a. Et regelverk vi må forholde seg til, og føler ikke at det er et problem. Folk som ikke har noe der å gjøre pleier ikke å ”rote” seg inn på området. Men en kunne tenkt seg litt mer generell informasjon vedr ISPS.

## Havnearbeider 2

- 1. Hvilke arbeidsoppgaver er du ansvarlig for i forbindelse med bruk av ISPS-havna?**
  - a. Formann for Rigg Marine og har tilsyn med og opererer dokk og dokkport og blir brukt mye til å ”låse” av og sjekke at utstyret vårt er låst av og i orden. I enkelte tilfeller er det taubåter som kommer med lektere og da sjekker jeg at det i de tilfeller er låst. Fortøyer og sikrer båter etc.
- 2. Har dere prosedyrer og rutiner på hvordan disse arb.oppgavene skal utføres?**
  - a. Det er vel sikkert, men det har vel stort sett vært muntlig men regner med det foreligger prosedyrer etc. Kunne tenkt meg litt mer opplæring enn jeg har i dag.
- 3. Kunne du tenkt deg mer opplæring spesielt relatert til ISPS-koden?**
  - a. Skulle vært på en samling når det ble etablert, men hørte aldri noe mer om dette. Det var andre som var, dette var mange år siden da det kom. Var på en samling før ISPS ble etablert, før kursing startet, men har ingen formell kursing i ISPS.
- 4. Er det noe innenfor ISPS du kunne tenkt deg mer opplæring i?**
  - a. Har den generelle opplæring i praktisk arbeid i forhold til ISPS-områdene.
- 5. Har dere fått noen opplæring/informasjon med den underliggende årsaken til at ISPS ble innført?**
  - a. Har fått den informasjonen en gang i tiden..
- 6. Har du fått tilbud om ny opplæring/oppfrisking av kunnskapene du har?**
  - a. Nei
- 7. Føler du at alle havnearbeiderene kunne vært aktuelle for opplæring/kursing?**
  - a. Tror ikke det er dumt å gjennomføre opplæringstiltak med mer.
- 8. Det pleier å være en årlig øvelse her, har du deltatt på den?**
  - a. Ikke som jeg kan huske, kan være men erindrer det ikke.
- 9. Har dere hatt andre øvelser eller driller i forhold til ISPS-området/havna?**
  - a. Nei, ikke som jeg har vært med på.
- 10. Hva synes du fungerer godt i forbindelse med ISPS-havna?**
  - a. Det som fungerer bedre nå enn før er at før så fungerte det veldig dårlig fordi hele verftsområdet skulle være sperret, men det skulle drives verksted og det fungerte veldig dårlig. Nå er det låst av på dokkporten når vi har båter. Det som fungerer dårlig nå er at man har problemer med å få ut og inn varene. Portene må låses opp når man skal ut og inn, men det er jo kontrollert det også.
- 11. Opplever dere noen problemer med akkurat den biten der? Er det noe med den løsningen som er nå som gjør det vanskelig for dere å utføre deres arbeidsoppgaver?**
  - a. Litt trangt i portene og må til tider flytte et gjerde for ”å komme til”, men det blir satt på plass igjen etterpå, men fungerer helt greit. Har andre områder som kan sperres av ved behov.
- 12. Har du vært med på andre terminaler enn akkurat denne?**
  - a. Har vært med på å jobbe ute på Eldøyene, kommunekaien der.

- 13. Hvordan syns du det fungerer der i forhold til her?**
  - a. Fungerer forholdsvis likt. Er et større område som er sperret av der, og har større plass.
- 14. Ser du på det som negativt at det er et lite område?**
  - a. Nei egentlig ikke, kanskje litt trangt men generelt bra.
- 15. Ser du noen andre svakheter i forbindelse med at det er et av-på område?**
  - a. Nei.
- 16. Ser du noe forbedringspotensiale, noe du kunne tenkt deg var bedre/kunne vært gjort annerledes?**
  - a. Kunne hatt en bedre patent på porter og gjerder. Hvis det er arbeider i dokken kan området ikke brukes til ISPS-område, og man må bruke en annen av områdene til ISPS-skip.
- 17. Hvor mange pleier du å ha med deg når du jobber inne på ISPS-området?**
  - a. Det er ikke vi som er mest borti i det, somregel transporten som tar seg av dette. Det er vi som har ansvaret for å operere dokkporten og vi er somregel en eller to mann.
- 18. Har ingen av dere ISPS-kurset?**
  - a. Nei ikke som jeg vet om.
- 19. Dere jobber ikke inne på ISPS-området?**
  - a. Nei vi låser bare av så sant vi ikke må låne bort en mann for å hjelpe til med fortøyinger av lektere etc.
- 20. Ser du på det som et problem at dere ikke har opplæring når dere skal inn på området?**
  - a. Hvis det kommer båter/lektere inn og det skal "stålfolk" om bord så vet man ikke hvem man trenger og det er vel vanskelig å lære opp hele Aker Stord i forhold til ISPS. Det er vel ikke vanlig andre plasser heller at alle har opplæring i ISPS.
- 21. Pleier dere å ha samtaler når det kommer ISPS-skip til kai?**
  - a. Nei det har ikke vært det.
- 22. I forhold til HMS-kurs, har dere jevnlig oppfrisking av dette eller tar dere det bare en gang ?**
  - a. Lurer på om det ikke blir gjennomført hvert femte år.
- 23. Hvordan ser du på muligheten til at ISPS blir en del av HMS-kurset dere gjennomfører?**
  - a. Tror det absolutt hadde vært smart, at alle får informasjon om hva ISPS innebærer via HMS-kurset.
- 24. Er det noe du kommer på i forhold til ISPS-havna som kunne vært forandret på?**
  - a. Det er en del ting som jeg reagerer på, men det er den praktiske løsningen da som blir problemet.
- 25. Det er snakk om å få egne kort for de med ISPS-godkjenning, ser du noen problemer i forhold til dette?**
  - a. Da kommer vi bort i problemet hvis det skal brennes løs en seksjon på båten så er det mange folk som må læres opp, for det er ikke da samme folkene på prosjektene.
- 26. Det ble nevnt at en mulighet var en form for fadderordning, der de som har ISPS-godkjenning hadde "ansvar" for de som ikke har det, er dette praktisk gjennomførbart?**



### Vedlegg 3

- a. Er redd for at det etter en stund så vil det bli litt utvannet. Klart at det kan være noen som informerer og lærer opp andre, men tror det må være en god del som kan det også.

**27. Føler du deg trygg nok med de kunnskapene du har om ISPS? Føler du at du har god nok forståelse med intensjonene i koden?**

- a. Det blir litt vanskelig å forstå fordi vi skal låse av men i neste omgang kjøre ting inn og ut. Den delen skurrer litt av og til.

**28. Kjenner du til hvor ansvaret i forhold til ISPS ligger?**

- a. Ja hos PFSO og assisterende PFSO ligger ansvaret, og så delegerer de videre.

**29. Generelt sett?**

- a. Det er forlite opplæring og informasjon, og mange flere burde fått opplæring i ISPS. Dette ville gitt en bedre forståelse for hvorfor ISPS-koden ble innført.

### **Havnearbeider 3**

#### **1. Arbeidsoppgaver du er ansvarlig for i forbindelser med bruk av ISPS terminalen?**

- Transport delen, ombord hiving og iland hiving som kjem om bord og av skipet. Deler til plattformer

#### **2. Har dere prosedyrer eller rutiner for hvordan de ulike arbeidsoppgavene utføres?**

- Det har vi ikke. Det er sagt at porten skal være igjenlåst. ”runddellen” som brukes som adgangskontroll fungerer ikke, er åpent for alle. Alle med stemplingskort kan pr. dags dato gå gjennom denne. De har sagt lenge at det ska komme nytt og bedre system. Vi går en del gjennom porten med vogner, og vi er ikke nok folk til å åpne og lukke porten hele tiden. Porten er også for smal til å fraktet en del av utstyret gjennom. Da blir vi nødt til å fjerne en gjerdeseksjon, og på den måten blir området stående åpent. Men det er bare denne siden arbeidet foregår på, andre siden er alltid låst.

#### **3. Hva opplæring har du i forhold til ISPS-koden?**

- Et kurs i 2005 som var internt i bedriften. Håkonsvern kjørte kurset. Var rundt en 8-10 stk. Fra forskjellige avdelinger i bedriften. Noen på transport, noen fra vakten og noen høyere opp i systemet. Er kjørt nye kurs for andre i ettertid.

#### **4. Har du fått tilbud om noen form for repetisjonskurs eller lignende?**

- Har bare ett. Ikke fått tilbud heller.

#### **5. Du nevnte dere var 8-10 på det kurset i 2005. Er det de samme som operer på området når det er ISPS-terminal?**

- Nei, vi er bare to stykk som har dette kurset og har med båtanløp å gjøre. De andre er kontorfolk og de i vakten, og er ikke inne på området og arbeider.

#### **6. Hadde det vært behov for mer mannskap når det kommer anløp?**

- Ja, vi er jo mange flere der da. Er ofte 6-8 mann i arbeid når båtanløpet er der, og det folk uten noen som helt form på kurs.

#### **7. Hvilke folk er dette?**

- Folk som hjelp oss og evt. folk som skal feste ting som skal sendes. Blant anna sveisere. De har ikke noen kurs.

#### **8. Har dere tatt opp det at det er behov for å være flere tilstede under deres arbeid?**

- Det har vi ikke, ikke angående kurs og godkjenning av personell.

#### **9. Er det behov for å være flere enn dere to som har kurs, for å få gjort deres jobb?**

- Ja, vi er nødt til å være flere enn to som gjør jobben. Egentlig burde vel hele avdelingen vår vært gjennom relevante kurs.

## Vedlegg 4

**10. Forstår det slik at spesielt dere havnearbeidere risikerer å bli sendt rundt på andre oppdrag, og da også de med ISPS kompetanse. Og om det i den tiden kommer et ISPS-skip så må en bare ta i fra det personellet som er igjen. Hvordan opplever du dette?**

- Ja vi må bruke de vi har. Selv om de ikke er kvalifisert.

**11. Når du arbeider sammen med personell uten ISPS opplæring, merker du at de ikke har kunnskaper om dette?**

- Ja de forstår ikke. Spør hvorfor det må være låst.

**12. Ser du behovet med opplæring innenfor området?**

- De kunne vertfall fått et informasjonsmøtet.

**13. Ser du nødvendigheten med kjennskap til ISPS koden når en jobber med dette?**

- Ja, litt, det burde vel vert det. Litt på hva den går ut på.

**14. Hvor mange er dere på deres avdeling?**

- Vi er vel 6-7 til vanlig, når det er båt. Så av og til må vi leie inn folk fra Stord Base. De er jo godkjente. De er mye mer kurset enn oss.

**15. Kunne du tenkt deg mer kurs innenfor ISPS?**

- En oppdatering hadde vært greit.

**16. Har du gitt uttrykk for dette?**

- Det har vært oppe, men det er ikke komnt noe veg.

**17. Er det noe spesielt du kunne tenkt deg opplæring innenfor? Eller tenker du generelt?**

- Tenker vel egentlig generelt på de vi hadde i 2005.

**18. Meiner du at alle havnearbeiderne er aktuelle for en opplæring i ISPS koden?**

- Ja, det personellet som er ute på området og jobber. Vertfall at de disse hadde fått tilbudet om ISPS godkjenning. Og de andre burde fått en innføring i hva koden går ut på.

**19. Hvor ofte utfører dere øvelser og driller?**

- Vi har ikke hatt en eneste øvelse.

**20. Den stor, årlige øvelsen, er dere ikke inkludert i denne heller?**

- Nei.

**21. Har du vært med på anløp ved andre terminaler?**

- Ja, på Eldøyane. Der er det helt avstengt og stor plass. Der fungerer ting bedre. De har også vakt sittende i boder som følger med.

**22. Ser du behov for at terminal 1 blir løyst litt mer slik som på Eldøyane?**

- Ja, skal det være full utnyttelse av dette med å registrere hvem som går inn og ut, så er det hos oss ingen registrering på de. Det er det ute på Eldøyane, der er det inn- og utlogging av folk.

**23. Men når det nye adgangskortet kommer i bruk, vil ”runddellen” fungere bedre da?**

- Slik det er nå, så fungerer alle sine stemplingskort på ”runddellen” når de skal inn. Når de skal ut trenges det ikke stemplingskort i det hele, da er det helt åpent. De som er på båten, som kommer for eksempel på natten, de kan gå gjennom ”runddellen” og inn på området nett som de vil. Men må ha kort for å komme inn igjen. Det har vært snakk om at vi skulle få et eget kort. Men nå har de sagt at det skulle legges inn på det helt vanlige stemplingskortet. Vi har nå fått et kort for kjøretøy gjennom porten. Det er litt tungvint med mange ulike kort. Det eneste vi som har kurs har, er kursbeviset som ligger hjemme.

**24. Ser du noen forbedringspotensialer i forhold til denne ”av og på” terminalen? Du nevnte noe med porten.**

- Ja, fått en annen type port og fått omgjort litt av det som er der.

**25. Tenker du da på større område?**

- Det er ikke godt å gjøre her.

**26. Hva med å bruke terminal 2 eller 3?**

- Ja, større område er det jo der, men da har vi ikke kranen. Så vi har egentlig alt vi trenger på terminal 1.

**27. Ser du andre ting som kunne hjulpet dere om du ser bort fra større plass?**

- Ikke som jeg kommer på nå.

**28. Går det ikke å utvide området?**

- Det går kranskiner på begge sider av ”doc-porten”. Vi kan ikke gå utenfor den. Som regel henter vi ting lenger inne, og det kommer med kran hele veien ut. Og det går jo over gjerdet.

**29. Har vært nevnt dette med opplæring, hva tenker du om oppfølgingen?**

- De har jo oppfølging på så å si alt annet, så det burde absolutt vært her også.

**30. I forkant av et anløp. Snakker dere sammen om hva som kommer, og forbereder dere på hva som skal gjøres?**

- Det eneste vi får beskjed om er hva som er om bord og hvordan vi skal løfte det om bord. Vi går egentlig bare rett på.

**31. Generelt sett så nevner du at andre har fått dårlig informasjon. Hva med deg som har kurs, har de formidlet nytten av ISPS havner til deg?**

- Nei, kurset vi hadde var over en dag. Kunne tenkt meg å vite litt mer.

## Vedlegg 4

### **32. Ser du nytten av ISPS?**

- Ikke her hos oss.

### **33. Men generelt sett?**

- Ja det er nok sikkert steder hvor de har nytte av det. Større steder, flere anløp. På anløpene som kommer til oss er det som regel folk hos oss som har vært med der det ble pålastet og følger med båten inn tilbake til oss. Det har egentlig ikke klart å formidle tanken bak ISPS. Det er stort forbedringspotensialer her.

## Intervju med PFSO havn 2

- 1. Hvilke arbeidsoppgaver er du ansvarlig for ifm bruk av ISPS havn?**
  - Alt som hører til under PFSO sitt ansvarsområde.
- 2. Hvordan skal disse arbeidsoppgavene utføres?**
  - I henhold til beskrivelse i sikkerhetsplanen.
- 3. Hvilken opplæring har du i forhold til ISPS koden?**
  - Standard PFSO kurs.
- 4. Har du hatt en repetisjon av denne opplæringen?**
  - Ja, repetisjon 1 gang pr. periode, samt 1 øvelse pr. år sammen med RSO.
- 5. Er det noe innenfor koden du kunne tenkt deg mer opplæring i?**
  - Oppfriskning – det blir satt opp et kurs i løpet av våren sammen med RSO. PFSO er kursansvarlig, og setter opp kurs etter behov.
- 6. Er det noen kompetanseområder du vil prioritere dersom det finnes hensynsmessige opplæringstilbud?**
  - Generell informasjon om ISPS til alle ansatte ifm oppfriskning.
- 7. Føler du at alle fagarbeiderne, operatørene eller havnearbeidere er aktuelle for en slik opplæring? Eller ville du fortrukket kun spesialister?**
  - Noen ansatte har fått ekstra opplæring, i tillegg til PFSO er det 2 sec. assistenter. Alt annet personell har fått generell opplæring innen ISPS og security.
- 8. Hvor ofte utfører dere øvelser og driller, og har du deltatt?**
  - Vi følger kravet som er hver 3. Måned, og da deltar alle som har security ansvar.
- 9. Hva synes du fungerer bra i forbindelse med ISPS havnen?**
  - Det er bedre kontroll på ting, varestrømmen inn og ut samt verdier inne på området. I tillegg til at skipet blir bedre beskyttet mot folk utenfra.
- 10. Hvilke svakheter ser du i forbindelse med en ”av og på” terminal?**

Terminalen fungerer veldig bra for de ansatte og skipets besetning. Den største utfordringen er å forklare dette med av/på havn til personer i andre bedrifter / personer utenifra. Dette med bevisstgjøring for at porten er stengt /åpen. Et eksempel på dette er dersom naboen setter opp containere eller annet gods inntil muren, slik at tilgang til ISPS området blir forenklet ved å gå inn på naboen sitt område og klatre rett over muren via godset.
- 11. Hvilke forbedringspotensialer ser du i forbindelse med en ”av og på” terminal?**
  - Havnen fungerer så optimalt som mulig, men kanskje lyssettingen kan bli bedre på sikt.

**12. Er det behov for mer mannskap i forbindelse med deres ISPS havn?**

- Nei, vi har ikke behov for å ansette flere for å ha operativ ISPS havn.

**13. Dersom du ser fremover, hvilke sentrale utfordringer står dere ovenfor vedr. ISPS?**

- Vedlikehold av systemene
- Kursing av de ansatte for å øke generelt kompetansenivå
- Områdesikring
- PFSO kursene er veldig innholdsrike, det vurderes om dette kurset skal gis til alle de ansatte for å bevisstgjøre viktigheten av ISPS

**14. Er det lenge siden de aktuelle havnearbeiderne tok ISPS kurs?**

- Nei, alle deltok på den årlige øvelsen som inneholdt et lynkurs i ISPS, samt bombetrussel med evakuering.

**15. Hvilke økonomiske vurderinger gjør bedriften når de skal godkjenne kursdeltakere for sine medarbeidere?**

- Tar de kursene som er nødvendige, men henter inn pris i forkant av valg av kursleverandør.

**16. Er det mulig eller ønskelig å gjennomføre opplæring internt i bedriften?**

- Det er mulig, og en ser da for seg å leie inn RSO for bedriftsinterne kurs.

**17. Kan det være aktuelt å samarbeide med andre bedrifter i nærheten om et felles opplegg?**

- Ja, dette er blitt gjort før, og en kommer til å se på liknende muligheter i fremtiden.

**18. Hvordan dokumenterer dere den individuelle opplæringen?**

- Opplæringen blir loggført i systemet. I tillegg blir det skrevet ut manuelle kort som blir attestert av RSO.

**19. Hvordan er oppfølgingen av deltakerne i etterkant av opplæringen?**

- Det blir gjennomført oppfriskningskurs 1 gang i året.

**20. Kan det være aktuelt å inkludere ISPS kurs i den eksisterende HMS opplæringen og kursingen?**

- Det er en god ide, og noe som er gjennomførbart for denne bedriften.

## Vedlegg 6

### Intervju havnearbeider havn 2

#### **Hvilke arbeidsoppgaver er du ansvarlig for ved bruk av ISPS-terminalen når den er i drift?**

Ha kontroll på alle folkene som er i nærheten av kaien.

#### **Hvordan utfører du disse arbeidsoppgavene?**

Følger med og kommer det ned noen folk jeg ikke har fått beskjed om tar jeg kontakt med resepsjonen og spør om hvem som har sluppet dem inn, hvem de er og hvorfor de er der. Hvis resepsjonen ikke kjenner til dem sender jeg dem opp igjen så de får registrert seg.

#### **Hvilken opplæring har du i forhold til ISPS-koden?**

Vi har hatt noen terrorøvelser her på terminalen.

#### **Har du noen formell opplæring?**

Vi har øvelser der vi skal lete etter mystiske gjenstander, hvordan slå alarm, evakuere og samle mennesker.

#### **Har du fått noen informasjon om formålet med ISPS-koden?**

Bare at det har noe med sikkerhet å gjøre.

#### **Føler du at du har den faglige kompetansen du trenger for å gjøre jobben du skal i henhold til ISPS-koden?**

Ja det føler jeg.

#### **Er det noe spesielt du kunne tenkt deg opplæring i vedrørende ISPS-koden, og i tilfelle hva?**

Nei egentlig ikke, føler jeg kan det jeg har behov for å vite.

#### **Hva føler du er viktigst å kunne i forhold til ISPS-koden?**

Hvorfor ISPS-koden og formålet med den.

#### **Syns du alle som jobber relatert til en ISPS-terminal bør ha opplæring om ISPS-koden?**

Ja egentlig så bør alle ha opplæring i større eller mindre grad, men spesielt de som jobber direkte med skipene bør ha opplæring. De som jobber på kontorene bør også få en form for opplæring/informasjon om hva det handler om/formålet med koden.

#### **Hvor ofte utfører dere øvelser og driller, og har du deltatt på disse?**

Øvelser en gang i året, og jeg har deltatt på to av disse.

#### **Tror du det hadde vært formålstjenelig å legge informasjon om ISPS-koden inn som en del av HMS-opplæringen bedriften har for de ansatte?**

Nei jeg føler ikke at ISPS har noe å gjøre med HMS, og at det bør være som nå at ISPS-opplæringen er skilt fra HMS-opplæring.

#### **Føler du at det er god nok informasjon i forhold til ISPS?**

Hvis det er noe nytt eller noe som skjer så blir vi informert om dette.



## Vedlegg 6

### **Det er du som ”vasker” (klargjør/kontrollerer) området før det kommer en båt?**

Ja. Jeg får beskjed i god tid før båten kommer, og går over området etter beste evne for å kontrollere mv.

### **Er det noen problemer med utførelsen av jobben din når området er stengt?**

Nei det blir faktisk enklere da ingen som ikke er klarert slipper inn og vi får mer ro til å utføre jobben vår. Havneterminalen er stor så det forekommer heller ingen problemer vedrørende plass og at det er trangt.

### **Hva føler du fungerer bra med ISPS-havneterminaler deres?**

Vi har god kontroll på båter og mannskap, og hva som skjer i forhold til dem. Generelt sett har vi god oversikt over det som skjer her.

### **Ser du noen svakheter med denne ISPS-havneterminalen?**

Hvis båten skal overnatte her og det ikke er noen på kontoret/resepsjonen, så blir en nøkkel til porten utlevert som mannskapet på båten kan benytte. Jeg skjønner ikke at dette er innenfor sikringsbestemmelsene til ISPS-koden.

### **Er det noen forbedringspotensialer med havneterminalen?**

Nei jeg føler at alt fungerer som det skal, og at vi har kontroll på det vi skal ha kontroll på.

### INTERVJU MED PFSO HAVN 3

- 1. Hvilke arbeidsoppgaver er du ansvarlig for i forhold til ISPS havnen?**
  - De fleste, egentlig alt.
- 2. Hvilken opplæring har du i forbindelse med ISPS?**
  - Vært gjennom det formelle kurset, sikkerhetssjefkurset.
- 3. Har du hatt noen andre kurs som er relatert til ISPS koden?**
  - Har vært på noen gjennomganger i forbindelse med øvelser.
- 4. Er det noe du føler at du mangler, eller noe du kunne tenkt deg mer kompetanse innen?**
  - Det er alltid noe nytt å lære, men er ikke det er noe spesifikt jeg føler at jeg trenger mer kompetanse innen.
- 5. Dersom det finnes et hensiktsmessig opplæringstilbud, er det noen kompetanse områder du kan tenke deg å prioritere?**
  - Ja dersom det er interessant og går på sikring av kaier.
- 6. Hvor ofte utfører dere driller og øvelser?**
  - Vi følger det som er beskrevet i planen vår. En storøvelse og fire driller i løpet av året.
- 7. Har du deltatt på alle øvelsene/drillene?**
  - Jeg har vært med på alle sammen ja
- 8. Hvordan synes du ISPS havnen fungerer?**
  - Her hos oss fungerer den ganske bra. Har fått opp gjerdet når det skal opp og skrevet DOS`er når det har vært aktuelt.
- 9. Ser du noen svakheter med ”av og på” havneterminaler?**
  - Som oftest så går det veldig greit hos oss. Men det er nok en del enklere med en fast terminal. Hvis en sammenligner med faste terminaler, er det en del ekstra arbeid med en slik ”av og på” terminal.
- 10. Ser du noen forbedringspotensialer med ”av og på” terminaler? Er det noe som kunne blitt gjort bedre/annerledes?**
  - Ja, det jo alltid noe som kan bli bedre. Men jeg kommer ikke på noe spesifikt nå. Hos oss er det nok sjøsiden som er den største utfordringen. Vi ligger på et veldig sentralt sted. Dette er jo egentlig båten sitt ansvar, men det er likevel vi som får ansvaret for hele opplegget likevel. Samhandlingen mellom båt og havn kunne vel blitt litt bedre.
- 11. Du er mer eller mindre alene om å ta i mot anløp. Føler du at det er behov for mer mannskap?**

## Vedlegg 7

- En av gangen kunne jeg godt tenkt meg at vi kunne vært flere. Dette er fullt mulig å få, men det er ikke alltid så lett å vite hvordan anløpet blir på forhånd. Men de ressursene jeg føler behov for er tilgjengelig, blant annet brannvesenet.

### **12. Hvis du ser fremover, hvilke sentrale utfordringer står dere ovenfor i forhold til ISPS og hvordan kan dere møte disse utfordringene?**

- He vil jeg dra frem passasjertrafikk, det har vi ikke hatt så mye av. Planen beskriver til en viss grad hvordan vi skal håndtere dette, men om vi får dette til å fungere før vi har fått prøvd det vet vi ikke. Vi har altså ikke fått prøvd dette i praksis enda. Det blir en stor dimensjon i forhold til de anløpene vi vanligvis får og de rutinene som følger disse. Vi har ikke gjennomført øvelse som direkte går på dette, men planen er å gjøre det på neste store øvelse. Da vil fokuset være passasjertrafikk.

### **13. Har dere vært i kontakt med andre terminaler/havner som ofte er borti nettopp passasjertrafikk?**

- Ja, vi har en kontakt i Bergen som jobber mye med dette. Der har vi høstet litt erfaringer, men dersom vi får et anløp av noe størrelse ville vi nok kontaktet disse. Dette for å få rådgivning for hvordan vi skulle håndtert anløpet. Da menes det utenforliggende, for det som står i planen vår må vi følge og er utarbeidet spesielt for oss.

### **14. Har dere tatt høyde for hvilken kompetanse dere trenger?**

- Ja, og hva vi trenger å få tilført. Alt står ikke i sikkerhetsplanen vår, den er bare overfladisk.

### **15. Den opplæringen du har, synes du den er hensiktsmessig?**

- Ja, den har vært det. Har blitt bevisstgjort på problematikken rundt ISPS. Jeg har fått mye nødvendig kunnskap gjennom opplæringen.

### **16. Er informasjon om ISPS sin grunntanke gitt til de andre som jobber her?**

- Ja, de har fått informasjon de også. Men ikke alle har vært på kurs. Fra begynnelsen av hadde vi alle på kurs, men nå har det vært litt utskiftning. Alle har blitt opplyst om ISPS kode og hvordan vi skulle håndtere dette.

### **17. Er det lenge siden disse kursene ble gjennomført?**

- Det var under oppstarten. Rundt 2003 tenker eg. Da samlet vi alle som var interessert i ISPS koden og gav disse kurs. Men vi har også hatt kurs/opplæring i ettertid av dette.

### **18. Har dere gjort noen økonomiske vurderinger når det gjelder godkjenning av kursdeltakere?**

- Det er ikke spørsmål om penger. De som ønsker eller gir uttrykk for behov får kurs. Men jeg som PFSO har kjørt opplæring på noen av havnearbeiderne. Jeg har ansvar for den interne opplæringen innenfor ISPS. Men det har vi ingen dokumentasjon på.

### **19. Hva med oppfølging av den interne opplæringen?**

## Vedlegg 7

- Ja vi har prosedyre på dette som står beskrevet i sikkerhetsplanen vår. Prøver å holde informasjonen lik.

### **20. Kommer det tydelig frem i deres organisasjon hva intensjonen med ISPS koden er?**

- Ja, det at det er båten som skal sikres mot terror kommer tydelig frem. At ikke det er havnen som skal sikres. Vi har god informasjonsflyt.

### **21. Har dere en generell HMS opplæring slik som mange andre bedrifter har?**

- Ja det har vi.

### **22. Hva tenker du om å en egen modul i denne interne HMS opplæringen som omhandler ISPS? Kan dette være formålstjenelig?**

- Det går nok an å gjennomføre det. Det hadde vel forenklet informasjonen, den hadde blitt mer tilgjengelig. Den interne opplæringen hadde kanskje da blitt enklere, de tilsette hadde da hatt en liten innføring i ISPS på forhånd. Da kunne opplæringen gått mer spesifikt på vår havn, hvordan ting skal gjøres hos oss.

#### **PFSO havn 4**

##### **Hvilke arbeidsoppgaver har du i forhold til ISPS-havneterminalen?**

Jeg er PFSO men utover det har jeg ingen direkte oppgaver i forhold til terminalen når det gjeder mottak av båter som legger til havna. Jeg har det overordnede ansvaret med havneterminalen.

##### **Hvilken opplæring har du i forhold til ISPS-koden?**

Utover at jeg har kurs som PFSO, som jeg gjennomførte for tre år siden, tok jeg kurset igjen sammen med ass PFSO for ett år siden.

##### **Har du hatt noen andre kurs i forhold til ISPS?**

Har vært på seminarer men ikke på kurs. Har vært på øvelser og seminarer, men ikke kurs der man får utlevert kursbevis utover det kurset jeg har som PFSO.

##### **Føler du det er noe kunnskap du mangler, noe du kunne tenkt deg å lære mer om, i forhold til ISPS-koden?**

Ja for så vidt, men det er litt vanskelig å "sette fingeren" på hva det skulle være. Jeg er jo rimelig fersk i dette, men det er jo øvelser og drill som gjør deg tryggere på dette vil jeg tro.

##### **Er det noen kompetanseområder du kunne tenkt deg å gå dypere inn på i forhold til ISPS?**

Nei ikke som jeg kommer på.

##### **Er du komfortabel med den kompetanse og kunnskapen du sitter inne med?**

Jeg har jo flinke folk med meg som vet hva de skal gjøre i forhold til ISPS, men vi har jo alle en annen jobb å gjøre og ISPS er jo bare en liten del av vår hverdag.

##### **Er alle fagarbeidere og havnearbeidere aktuelle for opplæring i forhold til ISPS?**

Nei ikke alle, men vi har 5 såkalte pique-vakter som har opplæring i ISPS. Videre så har vi hatt 4 driftssjefer som vi har hatt på kurs for kort tid siden. Jeg syns ikke at alle skulle hatt denne opplæringen.

##### **Øvelser og driller, hvor ofta har dere dem og har du deltatt på noen?**

Jeg har deltatt på alle som vi har hatt, og hvor ofte vi utfører dem det er en litt annen sak. Vi har en plan som settes opp hvert år som vi prøver å forholde oss til, men det er ikke alltid vi greier å forholde oss til den.

##### **Hva syns du fungerer bra i forhold til ISPS-koden og havneterminalen? Har du merket noen forandringer etter det ble innført til det positive?**

Jeg har vel ikke merket så store forandringer, verken positivt eller negativt. Vi har jo hatt skallsikring på området i mange år, lenge før ISPS ble innført. Det har ikke skjedd de store endringene hos oss. Vi har jo et lite og avgrenset område, så det medfører ikke noen store forandringer.

**Så du ser ikke noe forbedringspotensial utfra sånn som ISPS-havneterminalen fungerer i dag?**

Nei jeg gjør ikke det. Jeg syns vi har en grei terminal på et lite avgrenset område som er god å forholde seg til. Utfordringen er at båtene er blitt litt store og det kan til tider være stor strøm her. Tilkomsten til kaianlegget kan til tider være vrient, men dette er det lite vi kan gjøre noe med.

**Du syns at det å ha en av-på ISPS-havneterminal fungerer godt?**

Ja det er ikke noe problem. Elementene er lagret på plassen, og det tar bare noen minutter å etablere ISPS-området.

**Føler du at du har forstått formålet med ISPS-koden og at dette har kommet godt fram i den opplæringen og informasjonen du har fått?**

Jeg har forstått formålet, men det kan jo stiller spørsmål med om alle har forstått det. Blant operatørene og de jeg nevnte tidligere er det jo noen som tar det mer alvorlig enn andre. Generelt sett så vet alle at det er båten som skal sikres i henhold til ISPS-koden.

**De fleste bedrifter har en form for HMS-opplæring på sin bedrift som alle de ansatte skal gjennom. Tror du det hadde vært formålstjenelig å implementere informasjon i denne opplæringen for å gjøre de ansatte emr bevisst på hva ISPS er?**

Skal jeg svare kort på det så vil jeg jo si ja, men vi har ikke opplevd at ansatte ikke kjenner til hva ISPS innebærer. Nå har vi jo de fleste anløpene våre i helgene og på netter, så de fleste ansatte blir ikke berørt av skipsanløpene vi har.

**Føler du at det er behov for flere havnearbeidere når ISPS-havneterminalen er i bruk?**

Nei, hos oss så fungerer det ”smertefritt”.

**Ser du noen utfordringer i forhold til ISPS?**

Nei jeg gjør ikke det.

**Hvor lenge siden er det havnearbeiderne/terminaloperatørene gjennomførte opplæringen?**

De fire første tok det i 2009, så var det 4 januar 2011.

**Blir det foretatt noen økonomiske vurderinger når ansatte skal sendes på kurs om ISPS?**

Når det kommer til skolering og kursing er det aldri spørsmål om penger. Den problemstillingen kan dukke opp i forhold til seminarer og øvelser, men aldri når det handler om kurs.

**Samarbeider dere med andre bedrifter som har ISPS-havneterminaler, eller gjennomfører dere kursene alene?**

Vi har ikke samarbeidet med noen utover den siste øvelsen/seminaret vi hadde med Karmsund havn. Da var hele Karmsund havn involvert. Da vi fikk vite om dette tok jeg kontakt og spurte om vi kunne få delta.

## Vedlegg 8

### **Har dere vært inne på tanken å samarbeide med andre bedrifter i forhold til kurs og øvelser?**

Vi har vært inne på tanken spesielt i forhold til øvelser, og det var dette vi gjorde i forhold til Karmsund havn. Dette vil gi oss muligheten til å lære av hverandre, og de økonomiske kostnadene vil bli redusert.

Vedlegg 9

Møte	Dato	Tid	Sted
Informasjonsmøte	31.03.2011	11:30	Haugesund politikammer
<b>Tema</b> Politiet sin oppgave ifm heving av sikkerhetsnivå ved ISPS terminaler			
<b>Tilstede</b> Bodhild Bang Bertha Louise Salvanes Myhre John Håkon Næss Natasza Bjordal Grønfur		<b>Fraværende</b>	
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
<p>Hvilke rolle(r) har dere i forbindelse med ISPS?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politiet har ansvar for alt ifm ulykker og hendelser, samt sikring</li> </ul> <p>Hvilke rolle(r) har dere ifm heving av sikkerhetsnivået?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved heving av sikkerhetsnivå vil operasjonssentralen få beskjed</li> <li>• Politiet sikrer videre</li> <li>• Politiet styrer arbeidet ved nivåoppgradering</li> </ul> <p>Hva skjer dersom en stille alarm på båten blir aktivert?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• HRS tar kontakt med politi</li> <li>• Politi tar seg av videre varsling</li> </ul> <p>Hvilken opplæring har politiet innen ISPS?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generell informasjon vedrørende ISPS er inkludert i opplæringsplanen</li> <li>• Men det er mange som ikke vet så mye om ISPS, men dette er heller ikke et fokusområde hos politiet</li> <li>• Gjøremålene i havnen(e) er tilnærmet lik som ved andre oppgaver i forbindelse med terrorsikring – og dette er hendelsesstyrt, og det er av den grunn ikke nødvendig med like stor fokus på ISPS koden og generell informasjon om den</li> </ul> <p>Ved en hendelse/tersorsikring får politiet en annen funksjon/oppgave enn havnearbeiderne. Men for politiet er det ikke mye som er nytt, og det er samme type oppgave som ved andre hendelser av samme art.</p> <p>Politiet forholder seg som regel til havnevesenet. I dette distriktet blir det Karmsund Havnevesen som er fast kontaktpunkt, og de har den videre kontakten med alle kaiene.</p> <p>Deltar politiet på øvelser ifm ISPS?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politiet deltar på storøvelser og har innarbeidet gode rutiner på dette. De har også et godt samarbeid med øvrige</li> </ul>			



## Vedlegg 9

<p>myndigheter samt private aktører. Erfaringene fra øvelsene har vært bra.</p> <p>Er det andre området politiet samarbeider med havnene på ifm ISPS?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Politiet kan også bli involvert ved andre hendelser, som for eksempel ved inntrenging på ISPS område, skadeverk på område og tyveri. Dette blir da håndtert på likt vis som ved andre slike situasjoner. Saken blir politianmeldt og en følger de vanlige prosedyrene.</li></ul> <p>Det er situasjonsbetinget om politiet er bevæpnet ved ulike situasjoner.</p> <p>Det er størst sannsynlighet for at kommunale kaier går opp i sikringsnivå, og det har da et fast samarbeid med politiet ved sikring. Områdesikringen er da generell lik som ved andre sikringsobjekt.</p> <p>Politiet har et godt samarbeid med brannvesen og havnevesenet, og kan ved behov låne båt dersom det er behov for sikring fra sjøsiden.</p> <p>Politi varsler brann og AMK ved behov.</p>	
<p><b>Neste møte:</b></p> <p><b>Referent:</b> Natasza Bjordal Grønfur</p>	

## **Samtale med Sveinung Hustoft Kystverket om såkalte av-på ISPS havneterminaler, 8.4.2011**

**Det står ingenting i ISPS-koden om løsningen av-på ISPS-havneterminaler, men kan du si litt rundt dette?**

Som jeg har forstått det så er det en internasjonal aksept at det kan gjøres sånn, selv om det ikke er direkte beskrevet i regelverket.

**Det foreligger ingen dokumenterte bestemmelser vedrørende av-på ISPS-havneterminaler?**

Nei det foreligger ingen dokumenter, men løsningen er akseptert internasjonalt har jeg forstått, og ESA som er vårt overvåkningsorgan kjenner til vår praksis. De har ikke reagert på det.

**Det har vel blitt nevnt at det for det første er økonomi for bedriftene sin del, så har det også kommet fram at det er det geografiske i Norge.**

Det som er lit spesielt med Norge er at vi pr. I dag har 600 ISPS-havneterminaler, og de som kommer nærmest oss i Europa er England med rundt 400. Da kan man begynne og tenke og telle, hvis vi ser bort fra olje og gass, så har vi ikke så mye gods i dette landet. Vi er 4-5 millioner mennesker mens England er det tidobbelte. Da sier det seg selv at aktivitetene i våre 600 terminaler er vesentlig mindre enn i andre land. Det sier seg selv at vi må ha praktikable løsninger som gjør at man blir godkjent, men ikke må drive et system 365 dager i året. Det er dette som er utgangspunktet for denne av-på løsningen, men samtidig har vi fått forståelsen av at det er aksept for at det blir gjort på denne måten.

Det er en plass i koden der man kan lese at det kanskje kan tolkes sånn. Dette er knyttet til det med restricted areas hvor det står i koden at man skal angi når det er restricted areas og når det ikke er det. Hvis man tar utgangspunkt i det som står i koden om restricted areas så kan det tolkes som om av-på løsningen er akseptabel. Det er litt "ullent" og ligger i gråsonen. I en av forskriftene (forskrift for havnesikring, vedlegg gjerdestandarden) er det skrevet inn, i en av vedleggene, står det "gjerder i klasse 2 kan være festet slik til bakken at de kan demonteres de deler av året terminalen ikke brukes til trafikk som omfattes av denne forskriften. Det er det nærmeste du kommer i forskriften at dette er akseptert.

**Løsningen med av-på terminaler finnes også i utlandet?**

Ja jeg har forstått at de bruker denne løsningen i USA, men akkurat hvilke land som gjør det og ikke gjør det har jeg ikke kontroll på. Det blir praktisert i utlandet på samme måte som det gjøres i Norge.

**Er det ikke litt rart at regler for dette ikke blir laget?**

Ja, men kanskje grunnen til at det ikke lages regler er at det er bedre med stiletiende aksept for at man kan gjøre det på denne måten, enn at man begynner

## Vedlegg 10

å rippe opp i denne måten og finner ut at det ikke er akseptabelt å bruke denne løsningen. Det står i koden at sikringsnivå 1 er det laveste og dette skal gjelde til enhver tid. pr definisjon i forhold til dette er ikke av-på akseptabelt, for når man er av er sikringsnivået null og dette eksisterer ikke i koden.

**Vi har jo vært på noen havner nå, og skal jeg prøve å være objektiv så er min følelse at dette er noe som halter litt av gårde, men jeg ser jo også at det ville blitt store økonomiske konsekvenser for havneiereene skulle de ha fast ISPS-havn.**

De er nødt til å ha det og mange legger seg nok på en nivå som er minimum og bare det de faktisk må. Det er nok basert på den risiko de føler de har basert på risikoen i dette landet her. Vi bor jo i en del av verden der risikoen blir definert som svært lav og kanskje ikke til stede. Det er dette som er utgangspunktet for mange at det kan ikke skje noe. Da ISPS-koden ble innført hadde mange av disse havnene ingen form for overvåking eller inngjerding. Veldig mange har ikke alarmer eller vaktrunder. Absolutt ingen sikringssystemer i det hele tatt, ei heller sikring av datasystemer. Så sikringkulturen i dette landet kan absolutt bedres. Man har en kultur som sier null sikkerhet, og så må man opp på et visst akseptabelt nivå. På flyplasser har man drevet på med dette i mange år, men her gang man innfører noe nytt er det alltid motstand, men hadde man spurt folk i dag om de ville fjernet alle sikringssystemer på fly i dag og flydd hvor du ville uten noen form for kontroll så ville nok ingen vært med på det. Det var tilnærmet de samme reaksjonene når HMS-systemer ble innført, men det er helt akseptert nå og det er knyttet direkte inn i økonomien til bedriftene i dag. Private bedrifter får ikke jobb hvis de ikke har oppegående HMS-systemer, og når det samme kravet blir i forhold til ISPS vil bedriftene ta dette mye mer på alvor.

**Hvis jeg skal prøve å være litt objektiv så ser jeg store svakheter med en av-på terminal. Det blir på en måte en sperring som det ikke er noen problemer å forsere hvis man virkelig vil.**

Nei det er ikke ideelt, men det må ligge en form for risikovurdering bak. Skiper man ut stein eller skrapmetall og mottar stålplater, så hva skal man beskytte seg mot? Kanskje holder det med et smågjerde og noe småtteri for å tilfredsstille et regelverk.

**For å spør deg litt ufint, og jeg vet ikke om du kan svare, men dere ser litt på bedriftene og hva de skiper ut og mottar og vurderer om de kan få en godkjennelse selv om sikkerheten ikke er helt på topp?**

Ja differensiering skal det være, for hvis du ikke legger til grunn en differensiering trenger man ikke ha en sårbarhetsvurdering. Hvis man skal ha en sårbarhetsvurdering så må man akseptere at sårbarheten er høyere på noen plasser enn andre, og da må man sette inn sikringstiltak der etter. Det er for så vidt en fornuftig tankegang, og har man en sårbarhetsvurdering så går man mot såkalte smarte systemer. Man setter inn tiltak der man har mest behov for tiltak. Vi godtar jo litt rundtomkring, men samtidig skal det jo tilfredsstille et regelverk. Det er et regelverk i bunn så har man en helhetsvurdering oppå der, så sier man

## Vedlegg 10

at noen kan ha "den" løsningen og noen kan ha "den" løsningen basert på hvilken terminal man er.

**Så det er ikke sånn at det er 100% rigid og hvis man ikke oppfyller alle kravene får man ikke godkjenning?**

Nei det er det ikke, og jeg tror ikke vi ønsker å bli det heller. Disse ESA-folkene som var på inspeksjon var også på inspeksjon på flyplassene. Han som inspiserer flyplassene sier det er kjedelig fordi alt er så detaljstyrt. Det ligger ingen vurderinger bak. Har man den og den lysstyrken i masta er det ok, enten så er man innenfor eller utfor kravet. I forhold til terminaler ligger det virkelig vurderinger bak. Sårbarhetsvurderingen er det viktigste i hele systemet. Det er denne som legger premissene for hva du skal gjøre.

Det som kommer nå for fullt er at Norge har fått brev fra EU-direktivet om at utvidet sikring av havner ikke er godt nok i Norge, så sannsynligvis må vi foreta nye sårbarhetsvurderinger for våre 600 ISPS-havneterminaler. Alle havneterminaler hvor ISPS-koden gjelder skal også ha implementert EU-direktiv 2005/65.

## ET VERKTØY FOR EGENKONTROLL AV SECURITY VED EN HAVNETERMINAL

### Havn 1

Det nedenforstående skjema kan benyttes for en gjennomgang av ISPS-kodens implementering ved den enkelte havneterminal. Skjemaet vil være et verktøy for å identifisere eventuelle svakheter eller mangler ved implementeringen, og vil kunne være et hjelpemiddel for forbedringer av securityregimet ved terminalen. Selve verktøyet kan brukes av PFSO, RSO eller andre som et ledd i den fortløpende revisjon av terminalen sikkerhetsregime.

*Ved bruken av verktøyet må en se hen til de obligatoriske krav som framkommer av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden del A, samt de bestemmelser i del B som er obligatoriske etter norsk forskrift. De resterende bestemmelser i del B er å anse som anbefalinger. Enkelte bestemmelser i A og B delen er videre utdypet ved Kystdirektoratets minstekrav.*

Før en går til selve spørreskjemaet bør en gi en kort beskrivelse av terminalen.

(i) Beskrivelse av terminal:

Navn på havneterminal	Nr. 1
Navn på operatør/myndighet	
Navn på havn	
Navn på PFSO	
Årlig gjennomsnitt antall anløp av ISPS skip	12-18

(ii) Spesielle kjennetegn ved terminalen, og/eller trafikk på denne, som kan være egnet til å øke risikoen for et angrep på terminalen.

Passasjerskip	<input type="checkbox"/>	Annet farlig gods	<input type="checkbox"/>
Ro-Ro/Container terminal	<input type="checkbox"/>	Nær militær installasjon	<input type="checkbox"/>
Eksploderer	<input type="checkbox"/>	Militære fartøy	<input type="checkbox"/>
Olje/gass raffineri terminal	<input type="checkbox"/>	Lasting av militært personell eller gods	<input type="checkbox"/>
LPG, LNG eller drivstoff lager	X	Annet (beskriv)	<input type="checkbox"/>

Veiledning for videre bruk av skjemaet:

- Forsikre deg om at et alternativ er avkrysset for hvert spørsmål.
- Om du har svart "ja," men prosedyrer knyttet til dette ikke er beskrevet i securityplanen, beskriv forholdet i kommentarboksen.
- Om du har svart 'nei' på et spørsmål relatert til A-delen av ISPS-koden, beskriv årsaken til dette i kommentarboksen

- Om du har svart “annet” på et spørsmål relatert til B-delen av ISPS-koden, vennligst gi en kort beskrivelse i kommentarboksen. “Annet” kan innbefatte at alternative eller likeverdige tiltak er implementert.
- Kryss av for “annet” dersom spørsmålet ikke passer/har gyldighet for denne terminalen, og gi en kort forklaring på hvorfor ikke i kommentarboksen.
- Dersom det er innført alternative tiltak til de som framkommer av ISPS-koden, gi en kort beskrivelse i kommentarboksen.
- Dersom det arbeides med å implementere anbefalinger fra B-delen eller alternative løsninger som fortsatt ikke er på plass, bør en framdriftsplan skisseres i kommentarboksen
- Dersom det ikke er nok plass i kommentarboksen, skriv svaret på et eget ark og referer til det aktuelle spørsmål.
- “Anbefalingsboksene” kan benyttes for å notere mangler og hvordan disse vil bli søkt rettet.
- Til slutt følger et kort skjema kalt “Utfallet av egenkontrollen.” Dette kan sammen med kommentarene i anbefalingsboksene gi en basis for planlegging av videre forbedringer av securityregimet. En slik plan bør også innbefatte et tidsperspektiv.

## 1. Terminalens securityregime (ISPS-koden seksjon A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Fungerer terminalens securityregime slik at det samsvarer med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.1) <sup>1</sup>	X
Kommentarer:	
.2 Har terminalen etablert tiltak for å forhindre at våpen eller andre farlige gjenstander eller innretninger som er ment å brukes mot personer, skip eller havna, kommer inn på terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.1)	X
Kommentarer:	

<sup>1</sup> Henviser til en seksjon (av del A) eller en paragraf (av del B) av ISPS-koden.

Ja      Nei      Annet

.3 Har terminalen etablert prosedyrer for evakuering dersom dette skulle bli nødvendig pga en trussel mot eller en episode ved terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.5)	X		
Kommentarer:  			

.4 Har terminalen etablert prosedyrer i tilfelle skipets alarmsystem skulle bli aktivert? (ISPS-koden seksjon A/16.3.14)	X		
Kommentarer: Tar utgangspunkt I at dette gjelder skipets brannalarmsystem etc.			

Part B – Organisering av security ansvaret ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/16.8)

.5 Har terminalen etablert en securityorganisasjon? (ISPS-koden paragraf B/16.8.1)	X		
Kommentarer:  			

.6 Har terminalen beskrevet plikter og ansvar for security personell? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:  			

.7 Har terminalen beskrevet opplæringskrav for security personell? (ISPS-koden seksjon A18.1, A/18.2, A/18.3 og paragraf B/16.8.2)	X		X
Kommentarer: Intern opplæring på havnepersonell og annet personell som skal utføre ulike jobber inne på området. For å håndtere anløp av skip er behovet min 2 personer			

.8 Har terminalen spesifisert kriterier for å kunne vurdere hvordan det enkelte security personale utfører sine oppgaver? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer: Hovedsaklig securitas vakter Securitas Haugesund ordner denne dokumentasjonen			

Ja      Nei      Annet

.9 Har terminalen etablert kontaktlinjer med nasjonale og lokale myndigheter med security ansvar? (ISPS-koden paragraf B/16.8.3)	X
Kommentarer: Kystverket Politiet	
.10 Har terminalen prosedyrer og tiltak for å sikre sensitiv informasjon, både i dokumenter og elektronisk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.6)	X   q   o
Kommentarer: Låsbart skap og kontor	
.11 Har terminalen prosedyrer for å fortløpende måle og revidere effektiviteten av securitytiltakene? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X   q   o
Kommentarer: Har mål, og gjennomfører internrevisjoner (for eksempel ved bruk av Stord Base)	
.12 Har terminalen etablert prosedyrer for å sjekke security utstyr, og responsrutiner dersom slik sjekk viser feil eller mangler ved utstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X   q   o
Kommentarer: Rutiner for sjekk av utstyr (Securitas), samt utskiftning av utstyr	
.13 Har terminalen etablert prosedyrer for behandling av mulige security hendelser eller problemer? (ISPS-koden paragraf B/16.8.8)	X   q   o
Kommentarer:	
.14 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til behandling av farlig gods, inkludert hvor disse til enhver tid befinner seg på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.8.11)	X   q   o
Kommentarer:	



Ja    Nei    Annet

.15 Har terminalen etablert rutiner for varsling av og bruk av vaktbåter og letemannskaper, også i forhold til bombespesialister og dykkere? (ISPS-koden paragraf B/16.8.12)	X    q    o
Kommentarer:	

.16 Har terminalen etablert prosedyrer for å bistå, om forespurt, SSO med å fastslå identiteten for personer som søker adgang til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.8.13)	X    q    o
Kommentarer: Skipets Sikkerhetsoffiser (SSO)	

.17 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til landlov for skipets mannskaper eller mannskapsbytte?(ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X    q    o
Kommentarer:	

.18 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til besøkendes adgang til skipet, til også å inkludere representanter fra velferdsorganisasjoner og fagforeninger? (ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X    q    o
Kommentarer: Besøkskort	

## 2.    Adgangskontroll (ISPS-koden seksjon A/14.2.2, A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1    Fungerer adgangskontrollen i samsvar med hva som er beskrevet i PFSP'en for security nivå 1 og 2?	X    q    o
Kommentarer: Alle arbeiderne er sikkerhetsklarert av Aker Stord. Ved full ISPS havn var dette godkjent, og ved sporadisk arbeid på havneterminalen er dette godkjent	

Part B – Etablering av Security tiltak (ISPS-koden paragraf B/16.10 og B/16.19.1)

	Ja	Nei	Annet
.2 Har terminalen identifisert lokalitet(er) hvor security tiltak kan gjennomføres for å begrense eller forhindre adgang til terminalen. Dette bør inkludere alle adgangspunkter slik disse er beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11, B/16.19.1)	X	q	o
Kommentarer:  Port			
.3 Har terminalen spesifisert type adgangsbegrensninger og hvordan disse skal håndheves ved alle adgangspunkter beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11 B/16.19.2, B/16.19.3)	X	q	o
Kommentarer:			
.4 Har terminalen etablert tiltak for å øke intensiteten ved gjennomsøking av personer, personlige effekter og kjøretøy ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.4)	X	q	o
Kommentarer: Øker bemanning og kjører 100% kontroll – 24h Generelt unngår en å ta imot skip med security nivå 2, men tar i så fall kontakt med politiet i tilfelle det er fare for liv			
.5 Har terminalen etablert tiltak for å nekte adgang for besøkende som ikke har legitim grunn for å søke adgang til terminalen ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.5)	X	q	o
Kommentarer:			

Part B – Security tiltak i forhold til personer (ISPS-koden paragraf B/16.12)

.6 Har terminalen beskrevet hvilken identifikasjon som er påkrevet for å få adgang til og kunne oppholde seg innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X	q	o
Kommentarer: Egen logo på inngangskortet/identifikasjonskortet			

Ja    Nei    Annet

<p>.7 Har terminalen mulighet for å differensiere identifikasjon for permanente, midlertidige og besøkende personer? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X    q    o</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.8 Har terminalen etablert rutiner for å kontrollere identitet og gyldighet av passasjerers adgangskort, billetter etc? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>q    q    o</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	
<p>.9 Har terminalen etablert tiltak for å forsikre seg om at identifikasjonssystemene regelmessig oppdateres? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X    q    o</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.10 Har terminalen etablert tiltak for å kunne iverksette disiplinære aksjoner mot dem som misbruker adgangsprosedurene? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X    q    o</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.11 Har terminalen utferdiget prosedyrer for å nekte adgang og for å rapportere alle personer som ikke vil eller kan identifisere seg eller oppgi formål for sitt ærend til PFSO og nasjonale eller lokale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.13)</p>	<p>X    q    o</p>
<p>Kommentarer:</p>	

Ja      Nei      Annet

Part B – Gjennom søkningsområder (ISPS-koden paragraf B/16.14)

<p>.12 Har terminalen avsatt lokalitet(er) for gjennom søkning av personer, bagasje, og kjøretøy, som ikke er til hinder for kontinuerlig drift, uavhengig av værforholdene? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X      q      o</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.13 Har terminalen etablert prosedyrer slik at personer, bagasje eller kjøretøy som skal gjennom søkes kan henvises direkte til områder avsatt for dette formål? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X      q      o</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.14 Har terminalen etablert adskilte områder for påstigende og avstigende passasjerer, mannskap og deres bagasje slik at en forsikrer seg om at ikke-klarerte personer ikke kommer i kontakt med klarerte personer? (ISPS-koden paragraf B/16.15)</p>	<p>q      q      X</p>
<p>Kommentarer: Kan komme i kontakt med ikke klarert ISPS personell på vei ut porten, men alt personell inne på området er sikkerhetsklarert</p>	
<p>.15 Frakommer det av PFSP hvor hyppig de ulike tiltak for adgangskontroll skal gjennom føres? (ISPS-koden paragraf B/16.16)</p>	<p>X      q      o</p>
<p>Kommentarer: Følger minimumskravene til Kystverket</p>	

Part B – Etablere kontrollpunkter (ISPS-koden paragraf B/16.17)

.16 Er det i PFSP etablert kontrollpunkter for avgrensede områder, omsluttet av gjerder eller andre barrierer av en standard som er godkjent av nasjonale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.17.1)	X q o
Kommentarer: Følger anbefalingene og minimumskravene til Kystverket Visuell kontroll av kystverket Stempler sårbarhetsanalysen og sikkerhetsplanen og har visuell kontroll før godkjenning	

Ja      Nei      Annet

.17 Er det i PFSP identifisert og etablert prosedyrer for å kontrollere adgangspunkter som ikke er i daglig bruk og som bør være permanent stengt og låst? (ISPS-koden paragraf B/16.17.7)	q q o
Kommentarer:  N/A	

**3.      Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder (ISPS-koden seksjon A/14.2.3 og A/14.3)**

Part A

.1 Er overvåkingen terminalen med tilhørende manøvrerings- og ankringsområder i samsvar med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2?	X q o
Kommentarer:  Videoovervåking fra vakt	

Part B – Området som overvåkes (ISPS-koden paragraf B/16.49)

.2 Har terminalen kapasitet til å kontinuerlig overvåke terminalens land- og sjøside og adgangen til disse? (ISPS-koden paragraf B/16.49)	X q o
Kommentarer: Fast 24h vakt - Securitas	

<p>.3 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å overvåke terminalen og adgangen til denne? (ISPS-koden paragraf B/16.49)</p> <p>A. Vaktpatruljer          B. Kjøretøypatruljer          C. Vaktfartøy          D. Automatiske varslingsanlegg          E. Overvåkningsutstyr (kamera etc.)</p>	<table> <tr><td>A</td><td>X</td><td>q</td><td>q</td></tr> <tr><td>B</td><td>q</td><td>q</td><td>q</td></tr> <tr><td>C</td><td>q</td><td>q</td><td>q</td></tr> <tr><td>D</td><td>q</td><td>q</td><td>q</td></tr> <tr><td>E</td><td>X</td><td>q</td><td>q</td></tr> </table>	A	X	q	q	B	q	q	q	C	q	q	q	D	q	q	q	E	X	q	q
A	X	q	q																		
B	q	q	q																		
C	q	q	q																		
D	q	q	q																		
E	X	q	q																		
<p>Kommentarer:</p>																					

Ja    Nei    Annet

<p>.4 Dersom det benyttes automatiske varslingsanlegg, igangsetter disse en alarm på et sted som er konstant bemannet eller overvåket? (ISPS-koden paragraf B/16.50)</p>	<table> <tr><td>q</td><td>q</td><td>o</td></tr> </table>	q	q	o
q	q	o		
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>				

<p>.5 Spesifiserer PFSP hvilke prosedyrer og utstyr som er nødvendig for hvert security nivå? (ISPS-koden paragraf B/16.51)</p>	<table> <tr><td>X</td><td>q</td><td>o</td></tr> </table>	X	q	o
X	q	o		
<p>Kommentarer:</p>				

<p>.6 Har terminalen etablert tiltak for å øke security tiltakene ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 og B/16.53.3)</p> <p>A. Øke intensitet og dekning av belysning og overvåkningsutstyr          B. Øke intensitet ved patruljering          C. Tilkalle ekstra personell          D. Overvåkning</p>	<table> <tr><td>A</td><td>q</td><td>q</td><td>o</td></tr> <tr><td>B</td><td>X</td><td>q</td><td>o</td></tr> <tr><td>C</td><td>X</td><td>q</td><td>o</td></tr> <tr><td>D</td><td>q</td><td>q</td><td>o</td></tr> </table>	A	q	q	o	B	X	q	o	C	X	q	o	D	q	q	o
A	q	q	o														
B	X	q	o														
C	X	q	o														
D	q	q	o														
<p>Kommentarer:</p>																	

.7 Etablerer PFSP prosedyrer og utstyr tilstrekkelig til at en er forsikret om at overvåkningsutstyret vil fungere kontinuerlig, uavhengig av værforhold og strømbrudd? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X q o
Kommentarer:  Sikringsprosedyre Manuell overvåking iverksettes	

Part B – Belysning av terminalen (ISPS-koden seksjon A/14.3 og paragraf B/16.49.1)

.8 Har terminalen tilstrekkelig belysning for å oppdage uautoriserte personer ved eller på vei til adgangspunkter, langs grensene, avgrensede områder eller skip, til en hver tid, også om natten og i perioder med begrenset sikt? (ISPS-koden paragraf B/16.49.1)	X q o
Kommentarer:	

#### 4. Kontroll av avgrensede områder (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens begrensning og overvåkning av adgang til avgrensede områder i samsvar med hva som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)	X	q	o
Kommentarer:			

Part B – Etablering av avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.21)

.2 Er det identifisert avgrensede områder innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	X	q	o
Kommentarer:			

.3 Hvilke av de følgende elementer er beskrevet i PFSP vedrørende avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.21)				
A. Utstrekning av områder	A	q	q	o
B. Tidsangivelse for avgrensningen	B	q	q	o
C. Adgangskontroll for området	C	X	q	o
D. Kontroll av aktivitet på området	D	X	q	o
E. Tiltak for å forsikre at avgrensede områder gjennomføres forut for og etter etablering.	E	X	q	o
Kommentarer:				

Part B - Sikkerhetstiltak (ISPS-koden paragraf B/16.22)

.4 Er avgrensede områder tydelig markert, indikerende at adgang til området er avgrenset og at uautorisert tilstedeværelse er et brudd på sikkerhetsbestemmelsene? (ISPS-koden paragraf B/16.23)	X	q	o
Kommentarer:			

.5 Er det gjort tiltak for å forhindre uautorisert adgang til avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.22.1)	X	q	o
Kommentarer:			



Ja      Nei      Annet

.6 Har terminalen tiltak for å forhindre at passasjerer ikke har ubevoktet adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X    q    o
Kommentarer:	

.7 Er det tiltak for å kontrollere adgang, parkering, lasting og lossing av kjøretøy? (ISPS-koden paragraf B/16.22.2)	X    q    o
Kommentarer:	

.8 Er tiltak etablert for å kontrollere forflytning og lagring av gods og forsyninger til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.22.3)	
Kommentarer: N/A	

.9 Er tiltak etablert for å kontrollere uledsaget bagasje og personlige effekter? (ISPS-koden paragraf B/16.22.4)	
Kommentarer: N/A	

.10 Dersom automatiske overvåkningssystemer er installert, varsler de et kontrollsenter kapabel til å respondere på en slik alarm? (ISPS-koden paragraf B/16.24)	q    q    o
Kommentarer:  N/A	

	Ja	Nei	Annet
.11 Hvilke av de følgende security tiltak benyttes for å kontrollere adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.27)			
A. Permanente eller midlertidige barrierer rundt det avgrensede område	A	X	q o
B. Vakhold ved adgangspunkter som er i bruk	B	q	q o
C. Adgangspunkter ikke i bruk kan avlås	C	X	q o
D. Bruk av adgangskort	D	X	q o
E. Merking av kjøretøy	E	q	q o
F. Bruk av vakter eller patruljer	F	q	q o
G. Bruk av automatiske overvåkningssystemer	G	X	q o
H. Særskilt kontroll med kjøretøy som befinner seg i nærheten av skip	H	q	q o
Kommentarer:			

.12 Har terminalen etablert tiltak for å øke security i avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)			
A. Styrke barrierer	A	q	q o
B. Redusere antall adgangspunkter	B	X	q o
C. Styrke kontroll i adgangspunkter	C	X	q o
D. Begrense parkering	D	X	q o
E. Kontroll av aktivitet inne på området	E	X	q o
F. Kontinuerlig overvåkning	F	X	q o
G. Øke hyppighet av patruljering	G	q	q o
H. Begrense adgang til områder nært skip	H	X	q o
Kommentarer: Bare ved beskjed fra politiet			

.13 Har terminalen etablert tiltak for å øke effektiviteten ved barrierer, redusere adgangspunkter og innskjerpe adgangskontrollen til avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)	X	q	o
Kommentarer:			

## 5. Kontroll av godshåndtering (ISPS-koden seksjon A/14.2.5 og A/14.3)

Part A

Ja      Nei      Annet

.1 Er terminalens kontroll med godshåndteringen i samsvar med de krav som stilles i PFSP for security nivå 1 og 2?	X	q	o
Kommentarer:			

Part B – Forhindre manipulering (ISPS-koden paragraf B/16.30.1)

.2 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig beskytte godset, inkludert kontroll av forseglinger, både ved ankomst til terminalen og under lagring ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	X	q	o
Kommentarer: N/A			

.3 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig overvåke godshåndteringsutstyr både forut for og under godshåndtering? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	X	q	o
Kommentarer: N/A			

.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å sjekke gods? (ISPS-koden paragraf B/16.33)				
A. Visuell kontroll	A	X	q	o
B. Fysisk kontroll	B	X	q	o
C. Skanning eller annen elektronisk kontroll	C	q	q	o
D. Andre mekaniske tiltak	D	q	q	o
E. Hunder	E	q	q	o
Kommentarer: N/A				

.5 Er avgrensede områder avsatt for å kontrollere lastebærere dersom forseglingen på en container viser seg å være brutt? (ISPS-koden paragraf B/16.32.4)	X	q	X
Kommentarer: N/A			

Ja    Nei    Annet

.6 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av at kun godkjent gods tillates inn på terminalen, og om nødvendig, kun lagres temporært ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.35.2)	X    q    o
Kommentarer:  N/A	

.7 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av kjøretøy, frekvensen og detaljeringen av forseglingskontroll, samt øvrige tiltak for å forhindre manipulering med godset ved security nivå 2? ( ISPS-koden paragraf B/16.35.3)	X    q    o
Kommentarer:  N/A	

Part B – Forhindring av uønsket gods (ISPS-koden paragraf B/16.30.2)

.8 Er leveringsordre eller annen tilsvarende godsdokumentasjon kontrollert før godset tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.32.2)	X    q    o
Kommentarer:  N/A	

.9 Forefinnes prosedyrer for tilfeldig eller selektivt gjennom søkning av kjøretøy ved terminalens adgangspunkter? (ISPS-koden paragraf B/16.32.3)	X    q    o
Kommentarer:	

Part B – Samsvarskontroll (ISPS-koden paragraf B/16.31)

.10 Forefinnes prosedyrer for, ved adgangspunktene, å kontrollere at godset er i samsvar med dokumentasjonen for dette? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X    q    o
Kommentarer:  N/A	

Ja      Nei      Annet

.11 Forefinnes systemer for å identifisere at gods som befinner seg inne på terminalen og venter på lasting har blitt kontrollert og akseptert eller er lagret midlertidig på et avgrenset område? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X      q      o
Kommentarer:  N/A	

## 6.      **Kontroll av forsyninger til skipet (ISPS-koden seksjon A/14.2.6 og A/14.3)**

### Part A

.1 Er terminalens kontroll med skipsforsyninger i samsvar med de krav som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.6)	X      q      o
Kommentarer:  N/A	

### Part B – Sikkerhetstiltak knyttet til skipsforsyninger (ISPS Code paragraf B/16.38)

.2 Er skipsforsyninger kontrollert for å forsikre at disse samsvarer med bestilling? (ISPS-koden paragraf B/16.38.1 and B/16.42.1)	q      q      o
Kommentarer:  N/A	

.3 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at ingen skipsforsyninger tas inn på terminalen uten at disse sjekkes ved securtiy nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.2 og B/16.42.2)	q      q      o
Kommentarer:  N/A	

Ja      Nei      Annet

<p>.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å kontrollere forsyninger til skip? (ISPS-koden paragraf B/16.41)</p> <p>A. Visuell kontroll          B. Fysisk kontroll          C. Skanning eller annen elektronisk kontroll          D. Annen mekanisk kontroll          E. Hunder</p>	<p>A <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>B <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>C <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>D <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>E <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	

<p>.5 Forefinnes prosedyrer for å forhindre manipulering med skipsforsyninger? (ISPS-koden paragraf B/16.38.3)</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	

<p>.6 Er skipsforsyninger knyttet til en forhåndsbekreftelse av innhold, samt informasjon om sjåfør og kjøretøyets registreringsnummer? (ISPS-koden paragraf B/16.40.2)</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	

<p>.7 Blir ikke forhåndsannmeldte skipsforsyninger nektet adgang til terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	

<p>.8 Forefinnes prosedyrer for å forhindre at skipsforsyninger mottas dersom disse ikke er bestilt? Blir manifest og ordrebekreftelse kontrollert før forsyningene tas inn på terminalen ved security nivå 1 og 2 (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>Kommentarer:</p> <p>N/A</p>	

Ja      Nei      Annet

.9 Blir kjøretøy som frakter skipsforsyninger gjennomført før de tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.5)	X
Kommentarer:  N/A	

.10 Tilbys eskorte for kjøretøy som leverer skipsforsyninger inne på terminalen ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.6 og B/16.42.4)	q      q      o
Kommentarer:  N/A	

.11 Øker terminalen bruken av skanning/annet utstyr eller hunder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.14.2)	q      q      o
Kommentarer:  N/A	

## 7.      **Kontroll av kommunikasjonsutstyr (ISPS-koden seksjon A/14.2.7 og A/14.3)**

### Part A

.1 Er terminalens kommunikasjonsutstyr og prosedyrer for bruk av dette i samsvar med de krav som framkommer av PFSP ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.7)	q      q      X
Kommentarer:  Ikke etablert spesielle tiltak for kommunikasjon -bruker mobiltelefon	

### Part B – Effektiviteten i kommunikasjonssystemet (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)

.2 Er terminalen utstyrt med alternative kommunikasjonssystemer for både internt og eksternt bruk som er raskt tilgjengelige uavhengig av security nivå, værforhold eller strømbrudd på security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X      q      o
Kommentarer:  Maritim VHF	

Ja      Nei      Annet

.3 Er personalet ved terminalen gitt tilstrekkelig opplæring i bruken av kommunikasjonsutstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X    q    o
Kommentarer:	

.4 Er telefonnumrene til nøkkelpersonell regelmessig gjennomgått og kontrollert? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X    q    o
Kommentarer:	

.5 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at kommunikasjonssystemet kontrolleres og vedlikeholdes? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X    q    o
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert prosedyrer og tiltak for PFSO slik at denne effektivt kan videreformidle endringer av security nivået for terminalen eller skip som anløper denne? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X    q    o
Kommentarer:	

Part B – Beskyttelse av kommunikasjonsutstyr og -sentraler (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)

.7 Forefinnes prosedyrer for å beskytte radio- og telekommunikasjonsutstyr, infrastruktur og datanettverk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	q    q    X
Kommentarer:  Internt - VHF Eksternt - Mobil	

.8 Forefinnes prosedyrer for adgangskontroll til kommunikasjonssentraler og infrastruktur? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X    q    o
Kommentarer:	



## 8. Opplæring, drill og øvelser (ISPS-koden seksjon A/18)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er PFSO og annet relevant personell gitt tilstrekkelig opplæring i forhold til de krav som stilles til dem gjennom PFSP? (ISPS-koden seksjon A/18.1 og A/18.2)	X	q	o
Kommentarer:			

.2 Gjennomfører terminalen drill og øvelser? (ISPS-koden seksjon A/18.3 og A/18.4)	X	q	o
Kommentarer:  Stor øvelse 1 gang i året felles med Stord Kommune og Stord Base			

Part B – Opplæring, drill og øvelser tilknyttet security ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2, B/18.3, og B/18.6)

.3 Er PFSO, annet security personell og øvrig personell ved terminalen kjent med de oppgaver som er tillagt dem gjennom PFSP og har de mottatt tilstrekkelig opplæring i disse? (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2 og B/18.3)	X	q	X
Kommentarer: Security personell – Security ansvarlig for opplæring Minstekrav – intern opplæring i Aker Stord			

.4 Avholdes det security driller minst hver tredje måned og security øvelser minst en gang i året med ikke mer enn 18 måneder mellom hver øvelse? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X	q	o
Kommentarer:  Security driller sitt mannskap			

## 9. Diverse

.1 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak i forhold til samhandling med skip som opererer på et høyere security nivå enn terminalen? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X	q	o
Kommentarer:			

Ja    Nei    Annet

.2 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak som kan benyttes dersom:  A. det samhandler med et skip som kommer fra en stat som ikke har implementert ISPS-koden (ikke CG)  B. det samhandler med et skip som ikke er omfattet av ISPS-koden  C. servicefartøyer som omfattes av PFSP samhandler med stasjonære eller flyttbare plattformer eller borerigger	  A X    q    o  B X    q    o  C X    q    o
Kommentarer:	

### Anbefalinger

Denne oppsummeringen kan benyttes for å nedfelle eventuelle svakheter eller mangler i terminalens security regime som dette verktøyet har avdekket, og hvordan disse kan avhjelpes. I sum vil dette kunne være en handlingsplan for PFSO.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 1: Terminalens securityregime.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 2: Adgangskontroll.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 3: Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 4: Kontroll av avgrensede områder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 5: Kontroll av godshåndtering

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 6: Kontroll av forsyninger til skipet

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 7: Kontroll av kommunikasjonsutstyr

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 8: Opplæring, drill og øvelser

**UTFALLET AV EGENKONTROLLEN**

Denne oppsummering kan benyttes for å notere ned de funn en måtte ha gjort ved bruk av dette verktøyet og spørsmål som reiser seg i den forbindelse. Disse kan drøftes med de ansvarlige for security ved terminalen eller som grunnlag for å søke råd hos Kystdirektoratet om nødvendig.

A series of horizontal lines provided for taking notes or observations.

**Revisors signatur**

**Dato**

.....

.....

\_\_\_\_\_

## ET VERKTØY FOR EGENKONTROLL AV SECURITY VED EN HAVNETERMINAL

### Havn 2

Det nedenforstående skjema kan benyttes for en gjennomgang av ISPS-kodens implementering ved den enkelte havneterminal. Skjemaet vil være et verktøy for å identifisere eventuelle svakheter eller mangler ved implementeringen, og vil kunne være et hjelpemiddel for forbedringer av securityregimet ved terminalen. Selve verktøyet kan brukes av PFSO, RSO eller andre som et ledd i den fortløpende revisjon av terminalen sikkerhetsregime.

*Ved bruken av verktøyet må en se hen til de obligatoriske krav som framkommer av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden del A, samt de bestemmelser i del B som er obligatoriske etter norsk forskrift. De resterende bestemmelser i del B er å anse som anbefalinger. Enkelte bestemmelser i A og B delen er videre utdypet ved Kystdirektoratets minstekrav.*

Før en går til selve spørreskjemaet bør en gi en kort beskrivelse av terminalen.

(i) Beskrivelse av terminal:

Navn på havneterminal	Nr. 2
Navn på operatør/myndighet	
Navn på havn	
Navn på PFSO	
Årlig gjennomsnitt antall anløp av ISPS skip	24

(ii) Spesielle kjennetegn ved terminalen, og/eller trafikk på denne, som kan være egnet til å øke risikoen for et angrep på terminalen.

Passasjerskip	<input type="checkbox"/>	Annet farlig gods	<input type="checkbox"/>
Ro-Ro/Container terminal	<input type="checkbox"/>	Nær militær installasjon	<input type="checkbox"/>
Eksploderer	<input type="checkbox"/>	Militære fartøy – spesielle regler	<input type="checkbox"/>
Olje/gass raffineri terminal	<input type="checkbox"/>	Lasting av militært personell eller gods	<input type="checkbox"/>
LPG, LNG eller drivstoff lager	<input type="checkbox"/>	Annet (beskriv) Skrap/metall	X

Veiledning for videre bruk av skjemaet:

- Forsikre deg om at et alternativ er avkrysset for hvert spørsmål.
- Om du har svart “ja,”, men prosedyrer knyttet til dette ikke er beskrevet i securityplanen, beskriv forholdet i kommentarboksen.
- Om du har svart ‘nei’ på et spørsmål relatert til A-delen av ISPS-koden, beskriv årsaken til dette i kommentarboksen

- Om du har svart “annet” på et spørsmål relatert til B-delen av ISPS-koden, vennligst gi en kort beskrivelse i kommentarboksen. “Annet” kan innbefatte at alternative eller likeverdige tiltak er implementert.
- Kryss av for “annet” dersom spørsmålet ikke passer/har gyldighet for denne terminalen, og gi en kort forklaring på hvorfor ikke i kommentarboksen.
- Dersom det er innført alternative tiltak til de som framkommer av ISPS-koden, gi en kort beskrivelse i kommentarboksen.
- Dersom det arbeides med å implementere anbefalinger fra B-delen eller alternative løsninger som fortsatt ikke er på plass, bør en framdriftsplan skisseres i kommentarboksen
- Dersom det ikke er nok plass i kommentarboksen, skriv svaret på et eget ark og referer til det aktuelle spørsmål.
- “Anbefalingsboksene” kan benyttes for å notere mangler og hvordan disse vil bli søkt rettet.
- Til slutt følger et kort skjema kalt “Utfallet av egenkontrollen.” Dette kan sammen med kommentarene i anbefalingsboksene gi en basis for planlegging av videre forbedringer av securityregimet. En slik plan bør også innbefatte et tidsperspektiv.

## 1. Terminalens securityregime (ISPS-koden seksjon A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Fungerer terminalens securityregime slik at det samsvarer med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.1) <sup>1</sup>	X
Kommentarer: Årlige revisjoner	
.2 Har terminalen etablert tiltak for å forhindre at våpen eller andre farlige gjenstander eller innretninger som er ment å brukes mot personer, skip eller havna, kommer inn på terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.1)	X
Kommentarer: Pålagt i henhold til koden	

<sup>1</sup> Henviser til en seksjon (av del A) eller en paragraf (av del B) av ISPS-koden.

Ja      Nei      Annet

.3 Har terminalen etablert prosedyrer for evakuering dersom dette skulle bli nødvendig pga en trussel mot eller en episode ved terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.5)	X		
Kommentarer:			

.4 Har terminalen etablert prosedyrer i tilfelle skipets alarmsystem skulle bli aktivert? (ISPS-koden seksjon A/16.3.14)			X
Kommentarer: Ved lydalarm på båten – prosedyrer fra skipets side Dette har ikke vært en aktuell problemstilling			

Part B – Organisering av security ansvaret ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/16.8)

.5 Har terminalen etablert en securityorganisasjon? (ISPS-koden paragraf B/16.8.1)	X		
Kommentarer:			

.6 Har terminalen beskrevet plikter og ansvar for security personell? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

.7 Har terminalen beskrevet opplæringskrav for security personell? (ISPS-koden seksjon A18.1, A/18.2, A/18.3 og paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer: Gjennomgår kurs			

.8 Har terminalen spesifisert kriterier for å kunne vurdere hvordan det enkelte security personale utfører sine oppgaver? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

Ja      Nei      Annet

.9 Har terminalen etablert kontaktlinjer med nasjonale og lokale myndigheter med security ansvar? (ISPS-koden paragraf B/16.8.3)	X
Kommentarer: Kystverket Politiet Lensmann Prest	
.10 Har terminalen prosedyrer og tiltak for å sikre sensitiv informasjon, både i dokumenter og elektronisk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.6)	X
Kommentarer:	
.11 Har terminalen prosedyrer for å fortløpende måle og revidere effektiviteten av securitytiltakene? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer:	
.12 Har terminalen etablert prosedyrer for å sjekke security utstyr, og responsrutiner dersom slik sjekk viser feil eller mangler ved utstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer:	
.13 Har terminalen etablert prosedyrer for behandling av mulige security hendelser eller problemer? (ISPS-koden paragraf B/16.8.8)	X
Kommentarer:	
.14 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til behandling av farlig gods, inkludert hvor disse til enhver tid befinner seg på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.8.11)	X
Kommentarer:	



Ja    Nei    Annet

.15 Har terminalen etablert rutiner for varsling av og bruk av vaktbåter og letemannskaper, også i forhold til bombespesialister og dykkere? (ISPS-koden paragraf B/16.8.12)	X
Kommentarer: Sammen med Kystverket (RSO har laget den)	

.16 Har terminalen etablert prosedyrer for å bistå, om forespurt, SSO med å fastslå identiteten for personer som søker adgang til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.8.13)	X
Kommentarer:	

.17 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til landlov for skipets mannskaper eller mannskapsbytte?(ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer:	

.18 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til besøkendes adgang til skipet, til også å inkludere representanter fra velferdsorganisasjoner og fagforeninger? (ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer:	

## 2.    Adgangskontroll (ISPS-koden seksjon A/14.2.2, A/14.2.1 og A/14.3)

Part A Ja    Nei    Annet

.1    Fungerer adgangskontrollen i samsvar med hva som er beskrevet i PFSP'en for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer:	

Part B – Etablering av Security tiltak (ISPS-koden paragraf B/16.10 og B/16.19.1)

Ja      Nei      Annet

.2 Har terminalen identifisert lokalitet(er) hvor security tiltak kan gjennomføres for å begrense eller forhindre adgang til terminalen. Dette bør inkludere alle adgangspunkter slik disse er beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11, B/16.19.1)	X
Kommentarer: På vekta	

.3 Har terminalen spesifisert type adgangsbegrensninger og hvordan disse skal håndheves ved alle adgangspunkter beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11 B/16.19.2, B/16.19.3)	X
Kommentarer:	

.4 Har terminalen etablert tiltak for å øke intensiteten ved gjennomsøking av personer, personlige effekter og kjøretøy ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.4)	X
Kommentarer:	

.5 Har terminalen etablert tiltak for å nekte adgang for besøkende som ikke har legitim grunn for å søke adgang til terminalen ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.5)	X
Kommentarer:	

Part B – Security tiltak i forhold til personer (ISPS-koden paragraf B/16.12)

.6 Har terminalen beskrevet hvilken identifikasjon som er påkrevet for å få adgang til og kunne oppholde seg innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

.7 Har terminalen mulighet for å differensiere identifikasjon for permanente, midlertidige og besøkende personer? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:	
.8 Har terminalen etablert rutiner for å kontrollere identitet og gyldighet av passasjerers adgangskort, billetter etc? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:  N/A	
.9 Har terminalen etablert tiltak for å forsikre seg om at identifikasjonssystemene regelmessig oppdateres? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:	
.10 Har terminalen etablert tiltak for å kunne iverksette disiplinære aksjoner mot dem som misbruker adgangsprosedyrene? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:	
.11 Har terminalen utferdiget prosedyrer for å nekte adgang og for å rapportere alle personer som ikke vil eller kan identifisere seg eller oppgi formål for sitt ærend til PFSO og nasjonale eller lokale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.13)	X
Kommentarer: Aldri vært en aktuell problemstilling Avviksmelding – rapporteres til politiet	

Ja    Nei    Annet

Part B – Gjennom søkningsområder (ISPS-koden paragraf B/16.14)

<p>.12 Har terminalen avsatt lokalitet(er) for gjennom søkning av personer, bagasje, og kjøretøy, som ikke er til hinder for kontinuerlig drift, uavhengig av værforholdene? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:  Kontorfasiliteter</p>	
<p>.13 Har terminalen etablert prosedyrer slik at personer, bagasje eller kjøretøy som skal gjennom søkes kan henvises direkte til områder avsatt for dette formål? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.14 Har terminalen etablert adskilte områder for påstigende og avstigende passasjerer, mannskap og deres bagasje slik at en forsikrer seg om at ikke-klarerte personer ikke kommer i kontakt med klarerte personer? (ISPS-koden paragraf B/16.15)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Alle de ansatte er kurset og godkjent, så dette er ikke et problem</p>	
<p>.15 Frakommer det av PFSP hvor hyppig de ulike tiltak for adgangskontroll skal gjennom føres? (ISPS-koden paragraf B/16.16)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Ligger i grunnkoden, på Nivå 1 skal 20% sjekkes – dette er ok</p>	

Part B – Etablere kontrollpunkter (ISPS-koden paragraf B/16.17)

.16 Er det i PFSP etablert kontrollpunkter for avgrensede områder, omsluttet av gjerder eller andre barrierer av en standard som er godkjent av nasjonale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.17.1)	X
Kommentarer: Hele anlegget låses av – og det er inngjerdet	
Ja      Nei      Annet	

.17 Er det i PFSP identifisert og etablert prosedyrer for å kontrollere adgangspunkter som ikke er i daglig bruk og som bør være permanent stengt og låst? (ISPS-koden paragraf B/16.17.7)	X
Kommentarer: 1 inngang	

**3.      Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder (ISPS-koden seksjon A/14.2.3 og A/14.3)**

Part A

.1 Er overvåkingen terminalen med tilhørende manøvrerings- og ankringsområder i samsvar med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer:	

Part B – Området som overvåkes (ISPS-koden paragraf B/16.49)

.2 Har terminalen kapasitet til å kontinuerlig overvåke terminalens land- og sjøside og adgangen til disse? (ISPS-koden paragraf B/16.49)	X
Kommentarer: Faste prosedyrer etter nivået	

.3 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å overvåke terminalen og adgangen til denne? (ISPS-koden paragraf B/16.49) A. Vaktpatruljer B. Kjøretøypatruljer C. Vaktfartøy D. Automatiske varslingsanlegg E. Overvåkningsutstyr (kamera etc.)	A B C D    X E    X
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

<p>.4 Dersom det benyttes automatiske varslingsanlegg, igangsetter disse en alarm på et sted som er konstant bemannet eller overvåket? (ISPS-koden paragraf B/16.50)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Alarm som gjelder hele området DOS med båter (før hadde en alltid vakt)</p>	
<p>.5 Spesifiserer PFSP hvilke prosedyrer og utstyr som er nødvendig for hvert security nivå? (ISPS-koden paragraf B/16.51)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.6 Har terminalen etablert tiltak for å øke security tiltakene ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 og B/16.53.3)</p> <p>A. Øke intensitet og dekning av belysning og overvåkningsutstyr B. Øke intensitet ved patruljering C. Tilkalle ekstra personell D. Overvåkning</p>	<p>A B    X C    X D    X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

.7 Etablerer PFSP prosedyrer og utstyr tilstrekkelig til at en er forsikret om at overvåkningsutstyret vil fungere kontinuerlig, uavhengig av værforhold og strømbrudd? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X
Kommentarer:	

Part B – Belysning av terminalen (ISPS-koden seksjon A/14.3 og paragraf B/16.49.1)

.8 Har terminalen tilstrekkelig belysning for å oppdage uautoriserte personer ved eller på vei til adgangspunkter, langs grensene, avgrensede områder eller skip, til en hver tid, også om natten og i perioder med begrenset sikt? (ISPS-koden paragraf B/16.49.1)	X
Kommentarer:  Godkjent	

#### 4. Kontroll av avgrensede områder (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens begrensning og overvåkning av adgang til avgrensede områder i samsvar med hva som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Etablering av avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.21)

.2 Er det identifisert avgrensede områder innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	X
Kommentarer: Undersøkelststed 1.terminal	

.3 Hvilke av de følgende elementer er beskrevet i PFSP vedrørende avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	A B C D E
A. Utstrekning av områder B. Tidsangivelse for avgrensningen C. Adgangskontroll for området D. Kontroll av aktivitet på området E. Tiltak for å forsikre at avgrensede områder gjennomføres forut for og etter etablering.	
Kommentarer:	
N/A	

Part B - Sikkerhetstiltak (ISPS-koden paragraf B/16.22)

.4 Er avgrensede områder tydelig markert, indikerende at adgang til området er avgrenset og at uautorisert tilstedeværelse er et brudd på sikkerhetsbestemmelsene? (ISPS-koden paragraf B/16.23)	X
Kommentarer:	

.5 Er det gjort tiltak for å forhindre uautorisert adgang til avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.22.1)	X
Kommentarer: Skilting og gjerder	



Ja      Nei      Annet

.6 Har terminalen tiltak for å forhindre at passasjerer ikke har ubevoktet adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	
Kommentarer:  N/A – Ingen passasjerer	

.7 Er det tiltak for å kontrollere adgang, parkering, lastning og lossing av kjøretøy? (ISPS-koden paragraf B/16.22.2)	X
Kommentarer:	

.8 Er tiltak etablert for å kontrollere forflytning og lagring av gods og forsyninger til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.22.3)	X
Kommentarer:	

.9 Er tiltak etablert for å kontrollere uledsaget bagasje og personlige effekter? (ISPS-koden paragraf B/16.22.4)	X
Kommentarer:	

.10 Dersom automatiske overvåkningssystemer er installert, varsler de et kontrollsenter kapabel til å respondere på en slik alarm? (ISPS-koden paragraf B/16.24)	
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

<p>.11 Hvilke av de følgende security tiltak benyttes for å kontrollere adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.27)</p> <p>A. Permanente eller midlertidige barrierer rundt det avgrensede område</p> <p>B. Vakhold ved adgangspunkter som er i bruk</p> <p>C. Adgangspunkter ikke i bruk kan avlås</p> <p>D. Bruk av adgangskort</p> <p>E. Merking av kjøretøy</p> <p>F. Bruk av vakter eller patruljer</p> <p>G. Bruk av automatiske overvåkningssystemer</p> <p>H. Særskilt kontroll med kjøretøy som befinner seg i nærheten av skip</p>	<p>A X</p> <p>B</p> <p>C X</p> <p>D X</p> <p>E X</p> <p>F</p> <p>G X</p> <p>H X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

<p>.12 Har terminalen etablert tiltak for å øke security i avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p> <p>A. Styrke barrierer</p> <p>B. Redusere antall adgangspunkter</p> <p>C. Styrke kontroll i adgangspunkter</p> <p>D. Begrense parkering</p> <p>E. Kontroll av aktivitet inne på området</p> <p>F. Kontinuerlig overvåkning</p> <p>G. Øke hyppighet av patruljering</p> <p>H. Begrense adgang til områder nært skip</p>	<p>A X</p> <p>B</p> <p>C X</p> <p>D X</p> <p>E X</p> <p>F X</p> <p>G X</p> <p>H X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Bare ved beskjed fra politiet</p>	

<p>.13 Har terminalen etablert tiltak for å øke effektiviteten ved barrierer, redusere adgangspunkter og innskjerpe adgangskontrollen til avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

**5. Kontroll av godshåndtering (ISPS-koden seksjon A/14.2.5 og A/14.3)**

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens kontroll med godshåndteringen i samsvar med de krav som stilles i PFSP for security nivå 1 og 2?	<b>X</b>
Kommentarer:	

Part B – Forhindre manipulering (ISPS-koden paragraf B/16.30.1)

.2 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig beskytte godset, inkludert kontroll av forseglinger, både ved ankomst til terminalen og under lagring ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	<b>X</b>
Kommentarer:	

.3 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig overvåke godshåndteringsutstyr både forut for og under godshåndtering? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	<b>X</b>
Kommentarer:	

.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å sjekke gods? (ISPS-koden paragraf B/16.33)	<b>A    X</b> <b>B    X</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>
A. Visuell kontroll B. Fysisk kontroll C. Skanning eller annen elektronisk kontroll D. Andre mekaniske tiltak E. Hunder	
Kommentarer:	

.5 Er avgrensede områder avsatt for å kontrollere lastebærere dersom forseglingen på en container viser seg å være brutt? (ISPS-koden paragraf B/16.32.4)	
Kommentarer: N/A – tar ikke imot varer fra container	

Ja    Nei    Annet

.6 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av at kun godkjent gods tillates inn på terminalen, og om nødvendig, kun lagres temporært ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.35.2)	X
Kommentarer:	

.7 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av kjøretøy, frekvensen og detaljeringen av forseglingskontroll, samt øvrige tiltak for å forhindre manipulering med godset ved security nivå 2? ( ISPS-koden paragraf B/16.35.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Forhindring av uønsket gods (ISPS-koden paragraf B/16.30.2)

.8 Er leveringsordre eller annen tilsvarende godsdokumentasjon kontrollert før godset tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.32.2)	X
Kommentarer:	

.9 Forefinnes prosedyrer for tilfeldig eller selektivt gjennom søkning av kjøretøy ved terminalens adgangspunkter? (ISPS-koden paragraf B/16.32.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Samsvarskontroll (ISPS-koden paragraf B/16.31)

.10 Forefinnes prosedyrer for, ved adgangspunktene, å kontrollere at godset er i samsvar med dokumentasjonen for dette? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.11 Forefinnes systemer for å identifisere at gods som befinner seg inne på terminalen og venter på lasting har blitt kontrollert og akseptert eller er lagret midlertidig på et avgrenset område? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X
Kommentarer:	

**6.      Kontroll av forsyninger til skipet (ISPS-koden seksjon A/14.2.6 og A/14.3)**

Part A

.1 Er terminalens kontroll med skipsforsyninger i samsvar med de krav som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.6)	X
Kommentarer:	

Part B – Sikkerhetstiltak knyttet til skipsforsyninger (ISPS Code paragraf B/16.38)

.2 Er skipsforsyninger kontrollert for å forsikre at disse samsvarer med bestilling? (ISPS-koden paragraf B/16.38.1 and B/16.42.1)	X
Kommentarer: Flere agenter som sender ut – disse er godkjente og har egenkontroll før de sender ut varene sine	

.3 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at ingen skipsforsyninger tas inn på terminalen uten at disse sjekkes ved securtiy nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.2 og B/16.42.2)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

<p>.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å kontrollere forsyninger til skip? (ISPS-koden paragraf B/16.41)</p> <p>A. Visuell kontroll                  B. Fysisk kontroll                  C. Skanning eller annen elektronisk kontroll                  D. Annen mekanisk kontroll                  E. Hunder</p>	<p>A    X                  B    X                  C                  D                  E</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.5 Forefinnes prosedyrer for å forhindre manipulering med skipsforsyninger? (ISPS-koden paragraf B/16.38.3)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Kontroll</p>	
<p>.6 Er skipsforsyninger knyttet til en forhåndsbekreftelse av innhold, samt informasjon om sjåfør og kjøretøyets registreringsnummer? (ISPS-koden paragraf B/16.40.2)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Agenten gir beskjed om hvilke varer som skal komme inn</p>	
<p>.7 Blir ikke forhåndsanmeldte skipsforsyninger nektet adgang til terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Varene blir kontrollert og agenten kontaktet for å verifisere dem</p>	
<p>.8 Forefinnes prosedyrer for å forhindre at skipsforsyninger mottas dersom disse ikke er bestilt? Blir manifest og ordrebekreftelse kontrollert før forsyningene tas inn på terminalen ved security nivå 1 og 2 (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	
<p>Kommentarer:</p>	

Ja      Nei      Annet

.9 Blir kjøretøy som frakter skipsforsyninger gjennomført før de tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.5)	X
Kommentarer:	

.10 Tilbys eskorte for kjøretøy som leverer skipsforsyninger inne på terminalen ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.6 og B/16.42.4)	X
Kommentarer:  Ved behov	

.11 Øker terminalen bruken av skanning/annet utstyr eller hunder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.14.2)	X
Kommentarer:	

## 7.      **Kontroll av kommunikasjonsutstyr (ISPS-koden seksjon A/14.2.7 og A/14.3)**

### Part A

.1 Er terminalens kommunikasjonsutstyr og prosedyrer for bruk av dette i samsvar med de krav som framkommer av PFSP ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.7)	X
Kommentarer:	

### Part B – Effektiviteten i kommunikasjonssystemet (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)

.2 Er terminalen utstyrt med alternative kommunikasjonssystemer for både internt og eksternt bruk som er raskt tilgjengelige uavhengig av security nivå, værforhold eller strømbrudd på security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:  Maritim VHF, mobiltelefon	

Ja      Nei      Annet

.3 Er personalet ved terminalen gitt tilstrekkelig opplæring i bruken av kommunikasjonsutstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.4 Er telefonnumrene til nøkkelpersonell regelmessig gjennomgått og kontrollert? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.5 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at kommunikasjonssystemet kontrolleres og vedlikeholdes? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert prosedyrer og tiltak for PFSO slik at denne effektivt kan videreformidle endringer av security nivået for terminalen eller skip som anløper denne? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

Part B – Beskyttelse av kommunikasjonsutstyr og -sentraler (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)

.7 Forefinnes prosedyrer for å beskytte radio- og telekommunikasjonsutstyr, infrastruktur og datanettverk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer:	

.8 Forefinnes prosedyrer for adgangskontroll til kommunikasjonsentraler og infrastruktur? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer: 2 dører – last med kode Sluser inn hovedinngangen	



## 8. Opplæring, drill og øvelser (ISPS-koden seksjon A/18)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er PFSO og annet relevant personell gitt tilstrekkelig opplæring i forhold til de krav som stilles til dem gjennom PFSP? (ISPS-koden seksjon A/18.1 og A/18.2)	X
Kommentarer:	

.2 Gjennomfører terminalen drill og øvelser? (ISPS-koden seksjon A/18.3 og A/18.4)	X
Kommentarer: 4 ganger i året	

Part B – Opplæring, drill og øvelser tilknyttet security ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2, B/18.3, og B/18.6)

.3 Er PFSO, annet security personell og øvrig personell ved terminalen kjent med de oppgaver som er tillagt dem gjennom PFSP og har de mottatt tilstrekkelig opplæring i disse? (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2 og B/18.3)	X
Kommentarer:	

.4 Avholdes det security driller minst hver tredje måned og security øvelser minst en gang i året med ikke mer enn 18 måneder mellom hver øvelse? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer:	

## 9. Diverse

.1 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak i forhold til samhandling med skip som opererer på et høyere security nivå enn terminalen? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer: DOS med båtene	

Ja    Nei    Annet

.2 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak som kan benyttes dersom:	
A. det samhandler med et skip som kommer fra en stat som ikke har implementert ISPS-koden (ikke CG)	A X
B. det samhandler med et skip som ikke er omfattet av ISPS-koden	B X
C. servicefartøyer som omfattes av PFSP samhandler med stasjonære eller flyttbare plattformer eller borerigger	C X
Kommentarer:	

### Anbefalinger

Denne oppsummeringen kan benyttes for å nedfelle eventuelle svakheter eller mangler i terminalens security regime som dette verktøyet har avdekket, og hvordan disse kan avhjelpest. I sum vil dette kunne være en handlingsplan for PFSO.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 1: Terminalens securityregime.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 2: Adgangskontroll.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 3: Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 4: Kontroll av avgrensede områder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 5: Kontroll av godshåndtering

--

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 6: Kontroll av forsyninger til skipet

--

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 7: Kontroll av kommunikasjonsutstyr

--

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 8: Opplæring, drill og øvelser

--

**UTFALLET AV EGENKONTROLLEN**

Denne oppsummering kan benyttes for å notere ned de funn en måtte ha gjort ved bruk av dette verktøyet og spørsmål som reiser seg i den forbindelse. Disse kan drøftes med de ansvarlige for security ved terminalen eller som grunnlag for å søke råd hos Kystdirektoratet om nødvendig.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**Revisors signatur**

**Dato**

.....

.....

\_\_\_\_\_

## ET VERKTØY FOR EGENKONTROLL AV SECURITY VED EN HAVNETERMINAL

### Havn 3

Det nedenforstående skjema kan benyttes for en gjennomgang av ISPS-kodens implementering ved den enkelte havneterminal. Skjemaet vil være et verktøy for å identifisere eventuelle svakheter eller mangler ved implementeringen, og vil kunne være et hjelpemiddel for forbedringer av securityregimet ved terminalen. Selve verktøyet kan brukes av PFSO, RSO eller andre som et ledd i den fortløpende revisjon av terminalen sikkerhetsregime.

*Ved bruken av verktøyet må en se hen til de obligatoriske krav som framkommer av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden del A, samt de bestemmelser i del B som er obligatoriske etter norsk forskrift. De resterende bestemmelser i del B er å anse som anbefalinger. Enkelte bestemmelser i A og B delen er videre utdypet ved Kystdirektoratets minstekrav.*

Før en går til selve spørreskjemaet bør en gi en kort beskrivelse av terminalen.

(i) Beskrivelse av terminal:

Navn på havneterminal	Nr. 3
Navn på operatør/myndighet	
Navn på havn	
Navn på PFSO	
Årlig gjennomsnitt antall anløp av ISPS skip	20

(ii) Spesielle kjennetegn ved terminalen, og/eller trafikk på denne, som kan være egnet til å øke risikoen for et angrep på terminalen.

Passasjerskip	X	Annet farlig gods	<input type="checkbox"/>
Ro-Ro/Container terminal	<input type="checkbox"/>	Nær militær installasjon	<input type="checkbox"/>
Eksploderer	<input type="checkbox"/>	Militære fartøy – spesielle regler	X
Olje/gass raffineri terminal	<input type="checkbox"/>	Lasting av militært personell eller gods	<input type="checkbox"/>
LPG, LNG eller drivstoff lager	<input type="checkbox"/>	Annet (beskriv)	<input type="checkbox"/>

Veiledning for videre bruk av skjemaet:

- Forsikre deg om at et alternativ er avkrysset for hvert spørsmål.
- Om du har svart “ja,” men prosedyrer knyttet til dette ikke er beskrevet i securityplanen, beskriv forholdet i kommentarboksen.
- Om du har svart ‘nei’ på et spørsmål relatert til A-delen av ISPS-koden, beskriv årsaken til dette i kommentarboksen

- Om du har svart “annet” på et spørsmål relatert til B-delen av ISPS-koden, vennligst gi en kort beskrivelse i kommentarboksen. “Annet” kan innbefatte at alternative eller likeverdige tiltak er implementert.
- Kryss av for “annet” dersom spørsmålet ikke passer/har gyldighet for denne terminalen, og gi en kort forklaring på hvorfor ikke i kommentarboksen.
- Dersom det er innført alternative tiltak til de som framkommer av ISPS-koden, gi en kort beskrivelse i kommentarboksen.
- Dersom det arbeides med å implementere anbefalinger fra B-delen eller alternative løsninger som fortsatt ikke er på plass, bør en framdriftsplan skisseres i kommentarboksen
- Dersom det ikke er nok plass i kommentarboksen, skriv svaret på et eget ark og referer til det aktuelle spørsmål.
- “Anbefalingsboksene” kan benyttes for å notere mangler og hvordan disse vil bli søkt rettet.
- Til slutt følger et kort skjema kalt “Utfallet av egenkontrollen.” Dette kan sammen med kommentarene i anbefalingsboksene gi en basis for planlegging av videre forbedringer av securityregimet. En slik plan bør også innbefatte et tidsperspektiv.

## 1. Terminalens securityregime (ISPS-koden seksjon A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Fungerer terminalens securityregime slik at det samsvarer med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.1) <sup>1</sup>	X
Kommentarer:	
.2 Har terminalen etablert tiltak for å forhindre at våpen eller andre farlige gjenstander eller innretninger som er ment å brukes mot personer, skip eller havna, kommer inn på terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.1)	X
Kommentarer: Securitas kontroll	

<sup>1</sup> Henviser til en seksjon (av del A) eller en paragraf (av del B) av ISPS-koden.

Ja      Nei      Annet

.3 Har terminalen etablert prosedyrer for evakuering dersom dette skulle bli nødvendig pga en trussel mot eller en episode ved terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.5)	X		
Kommentarer:			

.4 Har terminalen etablert prosedyrer i tilfelle skipets alarmsystem skulle bli aktivert? (ISPS-koden seksjon A/16.3.14)	X		
Kommentarer: Etablert rutiner og tiltak			

Part B – Organisering av security ansvaret ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/16.8)

.5 Har terminalen etablert en securityorganisasjon? (ISPS-koden paragraf B/16.8.1)	X		
Kommentarer:			

.6 Har terminalen beskrevet plikter og ansvar for security personell? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

.7 Har terminalen beskrevet opplæringskrav for security personell? (ISPS-koden seksjon A18.1, A/18.2, A/18.3 og paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

.8 Har terminalen spesifisert kriterier for å kunne vurdere hvordan det enkelte security personale utfører sine oppgaver? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

Ja      Nei      Annet

.9 Har terminalen etablert kontaktlinjer med nasjonale og lokale myndigheter med security ansvar? (ISPS-koden paragraf B/16.8.3)	X
Kommentarer: Kystverket Politiet PST	
.10 Har terminalen prosedyrer og tiltak for å sikre sensitiv informasjon, både i dokumenter og elektronisk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.6)	X
Kommentarer:	
.11 Har terminalen prosedyrer for å fortløpende måle og revidere effektiviteten av securitytiltakene? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer:	
.12 Har terminalen etablert prosedyrer for å sjekke security utstyr, og responsrutiner dersom slik sjekk viser feil eller mangler ved utstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer: Sjekklistor	
.13 Har terminalen etablert prosedyrer for behandling av mulige security hendelser eller problemer? (ISPS-koden paragraf B/16.8.8)	X
Kommentarer: Gjennomgang ifm sårbarhetsanalyser – bruk godkjent av RSO 2 godkjenninger: 1 går gjennom sikkerhetsplanen 1 går gjennom sårbarhetsanalysen	
.14 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til behandling av farlig gods, inkludert hvor disse til enhver tid befinner seg på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.8.11)	X
Kommentarer: “Eierne” av denne havneterminalen, har i tillegg en havneterminal som er fast ISPS havneterminal – begge havneterminalene har lik sikkerhetsplan, men en unngår for det meste å ta imot gods på denne terminalen	



Ja    Nei    Annet

.15 Har terminalen etablert rutiner for varsling av og bruk av vaktbåter og letemannskaper, også i forhold til bombespesialister og dykkere? (ISPS-koden paragraf B/16.8.12)	X
Kommentarer:  	

.16 Har terminalen etablert prosedyrer for å bistå, om forespurt, SSO med å fastslå identiteten for personer som søker adgang til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.8.13)	X
Kommentarer: Liste over hvem som skal ombord, samt en liste over hvem som befinner seg ombord	

.17 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til landlov for skipets mannskaper eller mannskapsbytte?(ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer:  	

.18 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til besøkendes adgang til skipet, til også å inkludere representanter fra velferdsorganisasjoner og fagforeninger? (ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer: Eventuelt må skipets ansatte hente besøkende iht avtale	

## 2.    Adgangskontroll (ISPS-koden seksjon A/14.2.2, A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1    Fungerer adgangskontrollen i samsvar med hva som er beskrevet i PFSP'en for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer: Alle arbeiderne er sikkerhetsklarert av Aker Stord. Ved full ISPS havn var dette godkjent, og ved sporadisk arbeid på havneterminalen er dette godkjent	

Part B – Etablering av Security tiltak (ISPS-koden paragraf B/16.10 og B/16.19.1)

Ja      Nei      Annet

<p>.2 Har terminalen identifisert lokalitet(er) hvor security tiltak kan gjennomføres for å begrense eller forhindre adgang til terminalen. Dette bør inkludere alle adgangspunkter slik disse er beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11, B/16.19.1)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Etablerer ved beskjed – får beskjed et visst antall timer på forhånd 1 inngang med Securitas vakt. Mobilt gjerde blir satt opp, sammen med en egen bu som alltid er bemannet av en Securitas vakt. For å komme inn på området, må denne bua passers.</p>	
<p>.3 Har terminalen spesifisert type adgangsbegrensninger og hvordan disse skal håndheves ved alle adgangspunkter beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11 B/16.19.2, B/16.19.3)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Båtane kan også ta vaktholdet</p>	
<p>.4 Har terminalen etablert tiltak for å øke intensiteten ved gjennom søkning av personer, personlige effekter og kjøretøy ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.4)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Ved behov</p>	
<p>.5 Har terminalen etablert tiltak for å nekte adgang for besøkende som ikke har legitim grunn for å søke adgang til terminalen ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.5)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

Part B – Security tiltak i forhold til personer (ISPS-koden paragraf B/16.12)

<p>.6 Har terminalen beskrevet hvilken identifikasjon som er påkrevet for å få adgang til og kunne oppholde seg innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Eget id kort</p>	

Ja    Nei    Annet

<p>.7 Har terminalen mulighet for å differensiere identifikasjon for permanente, midlertidige og besøkende personer? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Alle skal ha godkjent id kort Det blir utlevert kort for kortere oppdrag</p>	
<p>.8 Har terminalen etablert rutiner for å kontrollere identitet og gyldighet av passasjerers adgangskort, billetter etc? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.9 Har terminalen etablert tiltak for å forsikre seg om at identifikasjonssystemene regelmessig oppdateres? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X    q</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.10 Har terminalen etablert tiltak for å kunne iverksette disiplinære aksjoner mot dem som misbruker adgangsprosedylene? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:  Nektet tilgang</p>	
<p>.11 Har terminalen utferdiget prosedyrer for å nekte adgang og for å rapportere alle personer som ikke vil eller kan identifisere seg eller oppgi formål for sitt ærend til PFSO og nasjonale eller lokale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.13)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:  Personen(ene) blir stoppet og myndighetene blir kontaktet</p>	

Ja      Nei      Annet

Part B – Gjennom søkningsområder (ISPS-koden paragraf B/16.14)

<p>.12 Har terminalen avsatt lokalitet(er) for gjennom søkning av personer, bagasje, og kjøretøy, som ikke er til hinder for kontinuerlig drift, uavhengig av værforholdene? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:  Dersom nødvendig (har egen bu)</p>	
<p>.13 Har terminalen etablert prosedyrer slik at personer, bagasje eller kjøretøy som skal gjennom søkes kan henvises direkte til områder avsatt for dette formål? (ISPS-koden paragraf B/16.14)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.14 Har terminalen etablert adskilte områder for påstigende og avstigende passasjerer, mannskap og deres bagasje slik at en forsikrer seg om at ikke-klarerte personer ikke kommer i kontakt med klarerte personer? (ISPS-koden paragraf B/16.15)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Avhengig av båt, dette er beskrevet i sikkerhetsplanen</p>	
<p>.15 Frakommer det av PFSP hvor hyppig de ulike tiltak for adgangskontroll skal gjennom føres? (ISPS-koden paragraf B/16.16)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer: Ligger i grunnkoden, følger planen Kontrollorgan setter nivå</p>	

Part B – Etablere kontrollpunkter (ISPS-koden paragraf B/16.17)

.16 Er det i PFSP etablert kontrollpunkter for avgrensede områder, omsluttet av gjerder eller andre barrierer av en standard som er godkjent av nasjonale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.17.1)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.17 Er det i PFSP identifisert og etablert prosedyrer for å kontrollere adgangspunkter som ikke er i daglig bruk og som bør være permanent stengt og låst? (ISPS-koden paragraf B/16.17.7)	X
Kommentarer:  Sjekklistene Det er ulike kontroller, noen er ukentlige, månedlige, kvartalsvise eller årlige	

**3.      Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder (ISPS-koden seksjon A/14.2.3 og A/14.3)**

Part A

.1 Er overvåkingen terminalen med tilhørende manøvrerings- og ankringsområder i samsvar med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer:	

Part B – Området som overvåkes (ISPS-koden paragraf B/16.49)

.2 Har terminalen kapasitet til å kontinuerlig overvåke terminalens land- og sjøside og adgangen til disse? (ISPS-koden paragraf B/16.49)	X
Kommentarer: Faste prosedyrer etter nivået	

.3 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å overvåke terminalen og adgangen til denne? (ISPS-koden paragraf B/16.49) A. Vaktpatruljer B. Kjøretøypatruljer C. Vaktfartøy D. Automatiske varslingsanlegg E. Overvåkningsutstyr (kamera etc.)	A      X B C D E      X
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

.4 Dersom det benyttes automatiske varslingsanlegg, igangsetter disse en alarm på et sted som er konstant bemannet eller overvåket? (ISPS-koden paragraf B/16.50)	
Kommentarer:  N/A	

.5 Spesifiserer PFSP hvilke prosedyrer og utstyr som er nødvendig for hvert security nivå? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert tiltak for å øke security tiltakene ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 og B/16.53.3)  A. Øke intensitet og dekning av belysning og overvåkningsutstyr B. Øke intensitet ved patruljering C. Tilkalle ekstra personell D. Overvåkning	A    X B    X C    X D    X
Kommentarer:	

.7 Etablerer PFSP prosedyrer og utstyr tilstrekkelig til at en er forsikret om at overvåkningsutstyret vil fungere kontinuerlig, uavhengig av værforhold og strømbrudd? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X
Kommentarer: Godkjent av datatilsynet	

Part B – Belysning av terminalen (ISPS-koden seksjon A/14.3 og paragraf B/16.49.1)

.8 Har terminalen tilstrekkelig belysning for å oppdage uautoriserte personer ved eller på vei til adgangspunkter, langs grensene, avgrensede områder eller skip, til en hver tid, også om natten og i perioder med begrenset sikt? (ISPS-koden paragraf B/16.49.1)	X
Kommentarer:	

#### 4. Kontroll av avgrensede områder (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens begrensning og overvåkning av adgang til avgrensede områder i samsvar med hva som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Etablering av avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.21)

.2 Er det identifisert avgrensede områder innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	X
Kommentarer:	

.3 Hvilke av de følgende elementer er beskrevet i PFSP vedrørende avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	A B C X D X E X
A. Utstrekning av områder B. Tidsangivelse for avgrensningen C. Adgangskontroll for området D. Kontroll av aktivitet på området E. Tiltak for å forsikre at avgrensede områder gjennomføres forut for og etter etablering.	
Kommentarer:	

Part B - Sikkerhetstiltak (ISPS-koden paragraf B/16.22)

.4 Er avgrensede områder tydelig markert, indikerende at adgang til området er avgrenset og at uautorisert tilstedeværelse er et brudd på sikkerhetsbestemmelsene? (ISPS-koden paragraf B/16.23)	X
Kommentarer:	

.5 Er det gjort tiltak for å forhindre uautorisert adgang til avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.22.1)	X
Kommentarer:	



Ja      Nei      Annet

.6 Har terminalen tiltak for å forhindre at passasjerer ikke har ubevoktet adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	X
Kommentarer:	

.7 Er det tiltak for å kontrollere adgang, parkering, lasting og lossing av kjøretøy? (ISPS-koden paragraf B/16.22.2)	X
Kommentarer:	

.8 Er tiltak etablert for å kontrollere forflytning og lagring av gods og forsyninger til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.22.3)	X
Kommentarer: Kan ta gods, dette blir da håndtert manuelt	

.9 Er tiltak etablert for å kontrollere uledsaget bagasje og personlige effekter? (ISPS-koden paragraf B/16.22.4)	X
Kommentarer:	

.10 Dersom automatiske overvåkningssystemer er installert, varsler de et kontrollsenter kapabel til å respondere på en slik alarm? (ISPS-koden paragraf B/16.24)	
Kommentarer:  N/A	

Ja      Nei      Annet

<p>.11 Hvilke av de følgende security tiltak benyttes for å kontrollere adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.27)</p> <p>A. Permanente eller midlertidige barrierer rundt det avgrensede område</p> <p>B. Vakhold ved adgangspunkter som er i bruk</p> <p>C. Adgangspunkter ikke i bruk kan avlås</p> <p>D. Bruk av adgangskort</p> <p>E. Merking av kjøretøy</p> <p>F. Bruk av vakter eller patruljer</p> <p>G. Bruk av automatiske overvåkningssystemer</p> <p>H. Særskilt kontroll med kjøretøy som befinner seg i nærheten av skip</p>	<p>A X</p> <p>B X</p> <p>C</p> <p>D X</p> <p>E X</p> <p>F</p> <p>G</p> <p>H X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

<p>.12 Har terminalen etablert tiltak for å øke security i avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p> <p>A. Styrke barrierer</p> <p>B. Redusere antall adgangspunkter</p> <p>C. Styrke kontroll i adgangspunkter</p> <p>D. Begrense parkering</p> <p>E. Kontroll av aktivitet inne på området</p> <p>F. Kontinuerlig overvåkning</p> <p>G. Øke hyppighet av patruljering</p> <p>H. Begrense adgang til områder nært skip</p>	<p>A X</p> <p>B X</p> <p>C X</p> <p>D</p> <p>E X</p> <p>F X</p> <p>G X</p> <p>H X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Bare ved beskjed fra politiet</p>	

<p>.13 Har terminalen etablert tiltak for å øke effektiviteten ved barrierer, redusere adgangspunkter og innskjerpe adgangskontrollen til avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Som spørsmålet før</p>	

**5. Kontroll av godshåndtering (ISPS-koden seksjon A/14.2.5 og A/14.3)**

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens kontroll med godshåndteringen i samsvar med de krav som stilles i PFSP for security nivå 1 og 2?	<b>X</b>
Kommentarer:  	

Part B – Forhindre manipulering (ISPS-koden paragraf B/16.30.1)

.2 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig beskytte godset, inkludert kontroll av forseglinger, både ved ankomst til terminalen og under lagring ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	<b>X</b>
Kommentarer: Det er avsatt egne plasser innendørs til å gjennomføre dette	

.3 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig overvåke godshåndteringsutstyr både forut for og under godshåndtering? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	<b>X</b>
Kommentarer:  	

.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å sjekke gods? (ISPS-koden paragraf B/16.33)  A. Visuell kontroll B. Fysisk kontroll C. Skanning eller annen elektronisk kontroll D. Andre mekaniske tiltak E. Hunder	<b>A    X</b> <b>B    X</b> <b>C</b> <b>D</b> <b>E</b>
Kommentarer:  Dersom behov for C og D tilkalles rett assistanse E ved behov	

.5 Er avgrensede områder avsatt for å kontrollere lastebærere dersom forseglingen på en container viser seg å være brutt? (ISPS-koden paragraf B/16.32.4)	
Kommentarer: N/A	

Ja    Nei    Annet

.6 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av at kun godkjent gods tillates inn på terminalen, og om nødvendig, kun lagres temporært ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.35.2)	X
Kommentarer:	

.7 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av kjøretøy, frekvensen og detaljeringen av forseglingskontroll, samt øvrige tiltak for å forhindre manipulering med godset ved security nivå 2? ( ISPS-koden paragraf B/16.35.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Forhindring av uønsket gods (ISPS-koden paragraf B/16.30.2)

.8 Er leveringsordre eller annen tilsvarende godsdokumentasjon kontrollert før godset tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.32.2)	X
Kommentarer:	

.9 Forefinnes prosedyrer for tilfeldig eller selektivt gjennom søkning av kjøretøy ved terminalens adgangspunkter? (ISPS-koden paragraf B/16.32.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Samsvarskontroll (ISPS-koden paragraf B/16.31)

.10 Forefinnes prosedyrer for, ved adgangspunktene, å kontrollere at godset er i samsvar med dokumentasjonen for dette? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.11 Forefinnes systemer for å identifisere at gods som befinner seg inne på terminalen og venter på lasting har blitt kontrollert og akseptert eller er lagret midlertidig på et avgrenset område? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	X
Kommentarer:	

**6.      Kontroll av forsyninger til skipet (ISPS-koden seksjon A/14.2.6 og A/14.3)**

Part A

.1 Er terminalens kontroll med skipsforsyninger i samsvar med de krav som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.6)	X
Kommentarer:	

Part B – Sikkerhetstiltak knyttet til skipsforsyninger (ISPS Code paragraf B/16.38)

.2 Er skipsforsyninger kontrollert for å forsikre at disse samsvarer med bestilling? (ISPS-koden paragraf B/16.38.1 and B/16.42.1)	X
Kommentarer:  Bestillingsliste	

.3 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at ingen skipsforsyninger tas inn på terminalen uten at disse sjekkes ved securtiy nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.2 og B/16.42.2)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

<p>.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å kontrollere forsyninger til skip? (ISPS-koden paragraf B/16.41)</p> <p>A. Visuell kontroll          B. Fysisk kontroll          C. Skanning eller annen elektronisk kontroll          D. Annen mekanisk kontroll          E. Hunder</p>	<p>A    X          B    X          C          D          E</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>C, D og E ved behov</p>	
<p>.5 Forefinnes prosedyrer for å forhindre manipulering med skipsforsyninger? (ISPS-koden paragraf B/16.38.3)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.6 Er skipsforsyninger knyttet til en forhåndsbekreftelse av innhold, samt informasjon om sjåfør og kjøretøyets registreringsnummer? (ISPS-koden paragraf B/16.40.2)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Godkjente</p>	
<p>.7 Blir ikke forhåndsannmeldte skipsforsyninger nektet adgang til terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p> <p>Ja, dette skal meldes</p>	
<p>.8 Forefinnes prosedyrer for å forhindre at skipsforsyninger mottas dersom disse ikke er bestilt? Blir manifest og ordrebekreftelse kontrollert før forsyningene tas inn på terminalen ved security nivå 1 og 2 (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	
<p>Kommentarer:</p>	

Ja      Nei      Annet

.9 Blir kjøretøy som frakter skipsforsyninger gjennomført før de tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.5)	X
Kommentarer:	

.10 Tilbys eskorte for kjøretøy som leverer skipsforsyninger inne på terminalen ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.6 og B/16.42.4)	X
Kommentarer:  Ved behov	

.11 Øker terminalen bruken av skanning/annet utstyr eller hunder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.14.2)	X
Kommentarer:	

## 7.      **Kontroll av kommunikasjonsutstyr (ISPS-koden seksjon A/14.2.7 og A/14.3)**

### Part A

.1 Er terminalens kommunikasjonsutstyr og prosedyrer for bruk av dette i samsvar med de krav som framkommer av PFSP ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.7)	X
Kommentarer:	

### Part B – Effektiviteten i kommunikasjonssystemet (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)

.2 Er terminalen utstyrt med alternative kommunikasjonssystemer for både internt og eksternt bruk som er raskt tilgjengelige uavhengig av security nivå, værforhold eller strømbrudd på security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:  Maritim VHF, telefon	

Ja      Nei      Annet

.3 Er personalet ved terminalen gitt tilstrekkelig opplæring i bruken av kommunikasjonsutstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.4 Er telefonnumrene til nøkkelpersonell regelmessig gjennomgått og kontrollert? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:  Står beskrevet i planen	

.5 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at kommunikasjonssystemet kontrolleres og vedlikeholdes? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert prosedyrer og tiltak for PFSO slik at denne effektivt kan viderefremme endringer av security nivået for terminalen eller skip som anløper denne? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

Part B – Beskyttelse av kommunikasjonsutstyr og -sentraler (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)

.7 Forefinnes prosedyrer for å beskytte radio- og telekommunikasjonsutstyr, infrastruktur og datanettverk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer:  Godkjenninger ligg til grunn	

.8 Forefinnes prosedyrer for adgangskontroll til kommunikasjonsentraler og infrastruktur? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer:	



## 8. Opplæring, drill og øvelser (ISPS-koden seksjon A/18)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er PFSO og annet relevant personell gitt tilstrekkelig opplæring i forhold til de krav som stilles til dem gjennom PFSP? (ISPS-koden seksjon A/18.1 og A/18.2)	X
Kommentarer:	

.2 Gjennomfører terminalen drill og øvelser? (ISPS-koden seksjon A/18.3 og A/18.4)	X
Kommentarer:	

Part B – Opplæring, drill og øvelser tilknyttet security ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2, B/18.3, og B/18.6)

.3 Er PFSO, annet security personell og øvrig personell ved terminalen kjent med de oppgaver som er tillagt dem gjennom PFSP og har de mottatt tilstrekkelig opplæring i disse? (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2 og B/18.3)	X
Kommentarer:	

.4 Avholdes det security driller minst hver tredje måned og security øvelser minst en gang i året med ikke mer enn 18 måneder mellom hver øvelse? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer:  Det står i planen, og den blir fulgt	

## 9. Diverse

.1 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak i forhold til samhandling med skip som opererer på et høyere security nivå enn terminalen? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer:  Ved behov	

Ja    Nei    Annet

.2 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak som kan benyttes dersom:	
A. det samhandler med et skip som kommer fra en stat som ikke har implementert ISPS-koden (ikke CG)	A X
B. det samhandler med et skip som ikke er omfattet av ISPS-koden	B X
C. servicefartøyer som omfattes av PFSP samhandler med stasjonære eller flyttbare plattformer eller borerigger	C X
Kommentarer:	
Spesielle regler	

### Anbefalinger

Denne oppsummeringen kan benyttes for å nedfelle eventuelle svakheter eller mangler i terminalens security regime som dette verktøyet har avdekket, og hvordan disse kan avhjelpes. I sum vil dette kunne være en handlingsplan for PFSO.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 1: Terminalens securityregime.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 2: Adgangskontroll.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 3: Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 4: Kontroll av avgrensede områder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 5: Kontroll av godshåndtering

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 6: Kontroll av forsyninger til skipet

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 7: Kontroll av kommunikasjonsutstyr

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 8: Opplæring, drill og øvelser



## ET VERKTØY FOR EGENKONTROLL AV SECURITY VED EN HAVNETERMINAL

### Havn 4

Det nedenforstående skjema kan benyttes for en gjennomgang av ISPS-kodens implementering ved den enkelte havneterminal. Skjemaet vil være et verktøy for å identifisere eventuelle svakheter eller mangler ved implementeringen, og vil kunne være et hjelpemiddel for forbedringer av securityregimet ved terminalen. Selve verktøyet kan brukes av PFSO, RSO eller andre som et ledd i den fortløpende revisjon av terminalen sikkerhetsregime.

*Ved bruken av verktøyet må en se hen til de obligatoriske krav som framkommer av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden del A, samt de bestemmelser i del B som er obligatoriske etter norsk forskrift. De resterende bestemmelser i del B er å anse som anbefalinger. Enkelte bestemmelser i A og B delen er videre utdypet ved Kystdirektoratets minstekrav.*

Før en går til selve spørreskjemaet bør en gi en kort beskrivelse av terminalen.

(i) Beskrivelse av terminal:

Navn på havneterminal	Havn 4
Navn på operatør/myndighet	
Navn på havn	
Navn på PFSO	
Årlig gjennomsnitt antall anløp av ISPS skip	20 +/- 5

(ii) Spesielle kjennetegn ved terminalen, og/eller trafikk på denne, som kan være egnet til å øke risikoen for et angrep på terminalen.

Passasjerskip	<input type="checkbox"/>	Annet farlig gods	<input checked="" type="checkbox"/>
Ro-Ro/Container terminal	<input type="checkbox"/>	Nær militær installasjon	<input type="checkbox"/>
Eksploderer	<input type="checkbox"/>	Militære fartøy	<input type="checkbox"/>
Olje/gass raffineri terminal	<input type="checkbox"/>	Lasting av militært personell eller gods	<input type="checkbox"/>
LPG, LNG eller drivstoff lager	<input type="checkbox"/>	Annet (beskriv)	<input type="checkbox"/>

Veiledning for videre bruk av skjemaet:

- Forsikre deg om at et alternativ er avkrysset for hvert spørsmål.
- Om du har svart "ja," men prosedyrer knyttet til dette ikke er beskrevet i securityplanen, beskriv forholdet i kommentarboksen.
- Om du har svart 'nei' på et spørsmål relatert til A-delen av ISPS-koden, beskriv årsaken til dette i kommentarboksen

- Om du har svart “annet” på et spørsmål relatert til B-delen av ISPS-koden, vennligst gi en kort beskrivelse i kommentarboksen. “Annet” kan innbefatte at alternative eller likeverdige tiltak er implementert.
- Kryss av for “annet” dersom spørsmålet ikke passer/har gyldighet for denne terminalen, og gi en kort forklaring på hvorfor ikke i kommentarboksen.
- Dersom det er innført alternative tiltak til de som framkommer av ISPS-koden, gi en kort beskrivelse i kommentarboksen.
- Dersom det arbeides med å implementere anbefalinger fra B-delen eller alternative løsninger som fortsatt ikke er på plass, bør en framdriftsplan skisseres i kommentarboksen
- Dersom det ikke er nok plass i kommentarboksen, skriv svaret på et eget ark og referer til det aktuelle spørsmål.
- “Anbefalingsboksene” kan benyttes for å notere mangler og hvordan disse vil bli søkt rettet.
- Til slutt følger et kort skjema kalt “Utfallet av egenkontrollen.” Dette kan sammen med kommentarene i anbefalingsboksene gi en basis for planlegging av videre forbedringer av securityregimet. En slik plan bør også innbefatte et tidsperspektiv.

## 1. Terminalens securityregime (ISPS-koden seksjon A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Fungerer terminalens securityregime slik at det samsvarer med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.1) <sup>1</sup>	X
Kommentarer:	
.2 Har terminalen etablert tiltak for å forhindre at våpen eller andre farlige gjenstander eller innretninger som er ment å brukes mot personer, skip eller havna, kommer inn på terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.1)	X
Kommentarer:	

<sup>1</sup> Henviser til en seksjon (av del A) eller en paragraf (av del B) av ISPS-koden.

Ja      Nei      Annet

.3 Har terminalen etablert prosedyrer for evakuering dersom dette skulle bli nødvendig pga en trussel mot eller en episode ved terminalen? (ISPS-koden seksjon A/16.3.5)	X		
Kommentarer:			

.4 Har terminalen etablert prosedyrer i tilfelle skipets alarmsystem skulle bli aktivert? (ISPS-koden seksjon A/16.3.14)	X		
Kommentarer: Tar utgangspunkt I at dette gjelder skipets brannalarmsystem etc.			

Part B – Organisering av security ansvaret ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/16.8)

.5 Har terminalen etablert en securityorganisasjon? (ISPS-koden paragraf B/16.8.1)	X		
Kommentarer:			

.6 Har terminalen beskrevet plikter og ansvar for security personell? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

.7 Har terminalen beskrevet opplæringskrav for security personell? (ISPS-koden seksjon A18.1, A/18.2, A/18.3 og paragraf B/16.8.2)	X		
Kommentarer:			

.8 Har terminalen spesifisert kriterier for å kunne vurdere hvordan det enkelte security personale utfører sine oppgaver? (ISPS-koden paragraf B/16.8.2)		X	
Kommentarer: Skal foreta internrevisjon i nær fremtid. Usikker på om det foreligger, men temmelig sikker på at her er det et avvik.			

Ja      Nei      Annet

.9 Har terminalen etablert kontaktlinjer med nasjonale og lokale myndigheter med security ansvar? (ISPS-koden paragraf B/16.8.3)	X
Kommentarer:	
.10 Har terminalen prosedyrer og tiltak for å sikre sensitiv informasjon, både i dokumenter og elektronisk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.6)	X
Kommentarer:	
.11 Har terminalen prosedyrer for å fortløpende måle og revidere effektiviteten av securitytiltakene? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer:	
.12 Har terminalen etablert prosedyrer for å sjekke security utstyr, og responsrutiner dersom slik sjekk viser feil eller mangler ved utstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.7)	X
Kommentarer:	
.13 Har terminalen etablert prosedyrer for behandling av mulige security hendelser eller problemer? (ISPS-koden paragraf B/16.8.8)	X
Kommentarer:	
.14 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til behandling av farlig gods, inkludert hvor disse til enhver tid befinner seg på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.8.11)	X
Kommentarer:	



Ja    Nei    Annet

.15 Har terminalen etablert rutiner for varsling av og bruk av vaktbåter og letemannskaper, også i forhold til bombespesialister og dykkere? (ISPS-koden paragraf B/16.8.12)	X
Kommentarer:	

.16 Har terminalen etablert prosedyrer for å bistå, om forespurt, SSO med å fastslå identiteten for personer som søker adgang til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.8.13)	X
Kommentarer:	

.17 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til landlov for skipets mannskaper eller mannskapsbytte?(ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer:	

.18 Har terminalen etablert prosedyrer i forhold til besøkendes adgang til skipet, til også å inkludere representanter fra velferdsorganisasjoner og fagforeninger? (ISPS-koden paragraf B/16.8.14)	X
Kommentarer:	

## 2.    Adgangskontroll (ISPS-koden seksjon A/14.2.2, A/14.2.1 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Fungerer adgangskontrollen i samsvar med hva som er beskrevet i PFSP'en for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer:	

Part B – Etablering av Security tiltak (ISPS-koden paragraf B/16.10 og B/16.19.1)

Ja      Nei      Annet

<p>.2 Har terminalen identifisert lokalitet(er) hvor security tiltak kan gjennomføres for å begrense eller forhindre adgang til terminalen. Dette bør inkludere alle adgangspunkter slik disse er beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11, B/16.19.1)</p>	<b>X</b>
Kommentarer:	

<p>.3 Har terminalen spesifisert type adgangsbegrensninger og hvordan disse skal håndheves ved alle adgangspunkter beskrevet i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.11 B/16.19.2, B/16.19.3)</p>	<b>X</b>
Kommentarer:	

<p>.4 Har terminalen etablert tiltak for å øke intensiteten ved gjennomsøkning av personer, personlige effekter og kjøretøy ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.4)</p>	<b>X</b>
Kommentarer:	

<p>.5 Har terminalen etablert tiltak for å nekte adgang for besøkende som ikke har legitim grunn for å søke adgang til terminalen ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.19.5)</p>	<b>X</b>
Kommentarer:	

Part B – Security tiltak i forhold til personer (ISPS-koden paragraf B/16.12)

<p>.6 Har terminalen beskrevet hvilken identifikasjon som er påkrevet for å få adgang til og kunne oppholde seg innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<b>X</b>
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

<p>.7 Har terminalen mulighet for å differensiere identifikasjon for permanente, midlertidige og besøkende personer? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.8 Har terminalen etablert rutiner for å kontrollere identitet og gyldighet av passasjerers adgangskort, billetter etc? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>N/A</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.9 Har terminalen etablert tiltak for å forsikre seg om at identifikasjonssystemene regelmessig oppdateres? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.10 Har terminalen etablert tiltak for å kunne iverksette disiplinære aksjoner mot dem som misbruker adgangsprosedylene? (ISPS-koden paragraf B/16.12)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.11 Har terminalen utferdiget prosedyrer for å nekte adgang og for å rapportere alle personer som ikke vil eller kan identifisere seg eller oppgi formål for sitt ærend til PFSO og nasjonale eller lokale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.13)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

Ja      Nei      Annet

Part B – Gjennom søkningsområder (ISPS-koden paragraf B/16.14)

.12 Har terminalen avsatt lokalitet(er) for gjennom søkning av personer, bagasje, og kjøretøy, som ikke er til hinder for kontinuerlig drift, uavhengig av værforholdene? (ISPS-koden paragraf B/16.14)	X
Kommentarer:	
.13 Har terminalen etablert prosedyrer slik at personer, bagasje eller kjøretøy som skal gjennom søkes kan henvises direkte til områder avsatt for dette formål? (ISPS-koden paragraf B/16.14)	X
Kommentarer:	
.14 Har terminalen etablert adskilte områder for påstigende og avstigende passasjerer, mannskap og deres bagasje slik at en forsikrer seg om at ikke-klarerte personer ikke kommer i kontakt med klarerte personer? (ISPS-koden paragraf B/16.15)	N/A
Kommentarer:	
.15 Frakommer det av PFSP hvor hyppig de ulike tiltak for adgangskontroll skal gjennom føres? (ISPS-koden paragraf B/16.16)	X
Kommentarer:	

Part B – Etablere kontrollpunkter (ISPS-koden paragraf B/16.17)

.16 Er det i PFSP etablert kontrollpunkter for avgrensede områder, omsluttet av gjerder eller andre barrierer av en standard som er godkjent av nasjonale myndigheter? (ISPS-koden paragraf B/16.17.1)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.17 Er det i PFSP identifisert og etablert prosedyrer for å kontrollere adgangspunkter som ikke er i daglig bruk og som bør være permanent stengt og låst? (ISPS-koden paragraf B/16.17.7)	X
Kommentarer:	

**3.      Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder (ISPS-koden seksjon A/14.2.3 og A/14.3)**

Part A

.1 Er overvåkingen terminalen med tilhørende manøvrerings- og ankringsområder i samsvar med hva som framgår av PFSP for security nivå 1 og 2?	X
Kommentarer:	

Part B – Området som overvåkes (ISPS-koden paragraf B/16.49)

.2 Har terminalen kapasitet til å kontinuerlig overvåke terminalens land- og sjøside og adgangen til disse? (ISPS-koden paragraf B/16.49)	X
Kommentarer:	

<p>.3 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å overvåke terminalen og adgangen til denne? (ISPS-koden paragraf B/16.49)</p> <p>A. Vaktpatruljer</p> <p>B. Kjøretøypatruljer</p> <p>C. Vaktfartøy</p> <p>D. Automatiske varslingsanlegg</p> <p>E. Overvåkningsutstyr (kamera etc.)</p>	<p>A      X</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p> <p>E      X</p>
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

.4 Dersom det benyttes automatiske varslingsanlegg, igangsetter disse en alarm på et sted som er konstant bemannet eller overvåket? (ISPS-koden paragraf B/16.50)	N/A
Kommentarer:	

.5 Spesifiserer PFSP hvilke prosedyrer og utstyr som er nødvendig for hvert security nivå? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert tiltak for å øke security tiltakene ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 og B/16.53.3)	A    X B    X C    X D
A. Øke intensitet og dekning av belysning og overvåkningsutstyr B. Øke intensitet ved patruljering C. Tilkalle ekstra personell D. Overvåkning	
Kommentarer:	

.7 Etablerer PFSP prosedyrer og utstyr tilstrekkelig til at en er forsikret om at overvåkningsutstyret vil fungere kontinuerlig, uavhengig av værforhold og strømbrudd? (ISPS-koden paragraf B/16.51)	X
Kommentarer: Ingen nødstrøm	

Part B – Belysning av terminalen (ISPS-koden seksjon A/14.3 og paragraf B/16.49.1)

.8 Har terminalen tilstrekkelig belysning for å oppdage uautoriserte personer ved eller på vei til adgangspunkter, langs grensene, avgrensede områder eller skip, til en hver tid, også om natten og i perioder med begrenset sikt? (ISPS-koden paragraf B/16.49.1)	X
Kommentarer:	

#### 4. Kontroll av avgrensede områder (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens begrensning og overvåkning av adgang til avgrensede områder i samsvar med hva som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.4 og A/14.3)	X
Kommentarer:	

Part B – Etablering av avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.21)

.2 Er det identifisert avgrensede områder innenfor terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	N/A
Kommentarer:	

.3 Hvilke av de følgende elementer er beskrevet i PFSP vedrørende avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.21)	A B C    N/A D E
A. Utstrekning av områder B. Tidsangivelse for avgrensningen C. Adgangskontroll for området D. Kontroll av aktivitet på området E. Tiltak for å forsikre at avgrensede områder gjennomføres forut for og etter etablering.	
Kommentarer:	

Part B - Sikkerhetstiltak (ISPS-koden paragraf B/16.22)

.4 Er avgrensede områder tydelig markert, indikerende at adgang til området er avgrenset og at uautorisert tilstedeværelse er et brudd på sikkerhetsbestemmelsene? (ISPS-koden paragraf B/16.23)	N/A
Kommentarer:	

.5 Er det gjort tiltak for å forhindre uautorisert adgang til avgrensede områder (ISPS-koden paragraf B/16.22.1)	N/A
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.6 Har terminalen tiltak for å forhindre at passasjerer ikke har ubevoktet adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.12)	N/A
Kommentarer:	

.7 Er det tiltak for å kontrollere adgang, parkering, lasting og lossing av kjøretøy? (ISPS-koden paragraf B/16.22.2)	N/A
Kommentarer:	

.8 Er tiltak etablert for å kontrollere forflytning og lagring av gods og forsyninger til skipet? (ISPS-koden paragraf B/16.22.3)	N/A
Kommentarer:	

.9 Er tiltak etablert for å kontrollere uledsaget bagasje og personlige effekter? (ISPS-koden paragraf B/16.22.4)	X
Kommentarer:	

.10 Dersom automatiske overvåkningssystemer er installert, varsler de et kontrollsenter kapabel til å respondere på en slik alarm? (ISPS-koden paragraf B/16.24)	X
Kommentarer: Kamera med visuell kontroll	



Ja    Nei    Annet

<p>.11 Hvilke av de følgende security tiltak benyttes for å kontrollere adgang til avgrensede områder? (ISPS-koden paragraf B/16.27)</p> <p>A. Permanente eller midlertidige barrierer rundt det avgrensede område</p> <p>B. Vakhold ved adgangspunkter som er i bruk</p> <p>C. Adgangspunkter ikke i bruk kan avlås</p> <p>D. Bruk av adgangskort</p> <p>E. Merking av kjøretøy</p> <p>F. Bruk av vakter eller patruljer</p> <p>G. Bruk av automatiske overvåkningssystemer</p> <p>H. Særskilt kontroll med kjøretøy som befinner seg i nærheten av skip</p>	<p>A    X</p> <p>B    X</p> <p>C    X</p> <p>D    X</p> <p>E            X</p> <p>F    X</p> <p>G    X</p> <p>H    X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

<p>.12 Har terminalen etablert tiltak for å øke security i avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p> <p>A. Styrke barrierer</p> <p>B. Redusere antall adgangspunkter</p> <p>C. Styrke kontroll i adgangspunkter</p> <p>D. Begrense parkering</p> <p>E. Kontroll av aktivitet inne på området</p> <p>F. Kontinuerlig overvåkning</p> <p>G. Øke hyppighet av patruljering</p> <p>H. Begrense adgang til områder nært skip</p>	<p>A            X</p> <p>B    X</p> <p>C    X</p> <p>D            X</p> <p>E    X</p> <p>F    X</p> <p>G    X</p> <p>H    X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

<p>.13 Har terminalen etablert tiltak for å øke effektiviteten ved barrierer, redusere adgangspunkter og innskjerpe adgangskontrollen til avgrensede områder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.28)</p>	<p>X</p>
<p>Kommentarer:</p>	

## 5. Kontroll av godshåndtering (ISPS-koden seksjon A/14.2.5 og A/14.3)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er terminalens kontroll med godshåndteringen i samsvar med de krav som stilles i PFSP for security nivå 1 og 2?	N/A
Kommentarer:	

Part B – Forhindre manipulering (ISPS-koden paragraf B/16.30.1)

.2 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig beskytte godset, inkludert kontroll av forseglinger, både ved ankomst til terminalen og under lagring ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	N/A
Kommentarer:	

.3 Er tiltak gjennomført for å rutinemessig overvåke godshåndteringsutstyr både forut for og under godshåndtering? (ISPS-koden paragraf B/16.32.1)	N/A
Kommentarer:	

.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å sjekke gods? (ISPS-koden paragraf B/16.33)	A B C    N/A D E
A. Visuell kontroll B. Fysisk kontroll C. Skanning eller annen elektronisk kontroll D. Andre mekaniske tiltak E. Hunder	
Kommentarer:	

.5 Er avgrensede områder avsatt for å kontrollere lastebærere dersom forseglingen på en container viser seg å være brutt? (ISPS-koden paragraf B/16.32.4)	N/A
Kommentarer:	

Ja    Nei    Annet

.6 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av at kun godkjent gods tillates inn på terminalen, og om nødvendig, kun lagres temporært ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.35.2)	N/A
Kommentarer:	

.7 Har terminalen etablert tiltak for å intensivere kontrollen av kjøretøy, frekvensen og detaljeringen av forseglingskontroll, samt øvrige tiltak for å forhindre manipulering med godset ved security nivå 2? ( ISPS-koden paragraf B/16.35.3)	N/A
Kommentarer:	

Part B – Forhindring av uønsket gods (ISPS-koden paragraf B/16.30.2)

.8 Er leveringsordre eller annen tilsvarende godsdokumentasjon kontrollert før godset tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.32.2)	N/A
Kommentarer:	

.9 Forefinnes prosedyrer for tilfeldig eller selektivt gjennom søkning av kjøretøy ved terminalens adgangspunkter? (ISPS-koden paragraf B/16.32.3)	N/A
Kommentarer:	

Part B – Samsvarskontroll (ISPS-koden paragraf B/16.31)

.10 Forefinnes prosedyrer for, ved adgangspunktene, å kontrollere at godset er i samsvar med dokumentasjonen for dette? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	N/A
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.11 Forefinnes systemer for å identifisere at gods som befinner seg inne på terminalen og venter på lasting har blitt kontrollert og akseptert eller er lagret midlertidig på et avgrenset område? (ISPS-koden paragraf B/16.31)	N/A
Kommentarer:	

## 6.      **Kontroll av forsyninger til skipet (ISPS-koden seksjon A/14.2.6 og A/14.3)**

### Part A

.1 Er terminalens kontroll med skipsforsyninger i samsvar med de krav som framkommer i PFSP for security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.6)	N/A
Kommentarer: Mottar ikke forsyninger	

### Part B – Sikkerhetstiltak knyttet til skipsforsyninger (ISPS Code paragraf B/16.38)

.2 Er skipsforsyninger kontrollert for å forsikre at disse samsvarer med bestilling? (ISPS-koden paragraf B/16.38.1 and B/16.42.1)	N/A
Kommentarer:	

.3 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at ingen skipsforsyninger tas inn på terminalen uten at disse sjekkes ved securtiy nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.2 og B/16.42.2)	N/A
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

<p>.4 Hvilke av de følgende tiltak benyttes for å kontrollere forsyninger til skip? (ISPS-koden paragraf B/16.41)</p> <p>A. Visuell kontroll B. Fysisk kontroll C. Skanning eller annen elektronisk kontroll D. Annen mekanisk kontroll E. Hunder</p>	<p>A B C      N/A D E</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.5 Forefinnes prosedyrer for å forhindre manipulering med skipsforsyninger? (ISPS-koden paragraf B/16.38.3)</p>	<p>N/A</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.6 Er skipsforsyninger knyttet til en forhåndsbekreftelse av innhold, samt informasjon om sjåfør og kjøretøyets registreringsnummer? (ISPS-koden paragraf B/16.40.2)</p>	<p>N/A</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.7 Blir ikke forhåndsannmeldte skipsforsyninger nektet adgang til terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p>N/A</p>
<p>Kommentarer:</p>	
<p>.8 Forefinnes prosedyrer for å forhindre at skipsforsyninger mottas dersom disse ikke er bestilt? Blir manifest og ordrebekreftelse kontrollert før forsyningene tas inn på terminalen ved security nivå 1 og 2 (ISPS-koden paragraf B/16.38.4)</p>	<p>N/A</p>
<p>Kommentarer: :</p>	

Ja      Nei      Annet

.9 Blir kjøretøy som frakter skipsforsyninger gjennomført før de tillates inn på terminalen? (ISPS-koden paragraf B/16.38.5)	N/A
Kommentarer:	

.10 Tilbys eskorte for kjøretøy som leverer skipsforsyninger inne på terminalen ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.38.6 og B/16.42.4)	N/A
Kommentarer:	

.11 Øker terminalen bruken av skanning/annet utstyr eller hunder ved security nivå 2? (ISPS-koden paragraf B/16.14.2)	N/A
Kommentarer:	

**7. Kontroll av kommunikasjonsutstyr (ISPS-koden seksjon A/14.2.7 og A/14.3)**

Part A

.1 Er terminalens kommunikasjonsutstyr og prosedyrer for bruk av dette i samsvar med de krav som framkommer av PFSP ved security nivå 1 og 2? (ISPS-koden seksjon A/14.2.7)	X
Kommentarer: Har ikke tilgang til sambandsutstyr utover telefoner.	

Part B – Effektiviteten i kommunikasjonssystemet (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)

.2 Er terminalen utstyrt med alternative kommunikasjonssystemer for både internt og eksternt bruk som er raskt tilgjengelige uavhengig av security nivå, værforhold eller strømbrudd på security nivå 1 og 2? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

Ja      Nei      Annet

.3 Er personalet ved terminalen gitt tilstrekkelig opplæring i bruken av kommunikasjonsutstyret? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.4 Er telefonnumrene til nøkkelpersonell regelmessig gjennomgått og kontrollert? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.5 Forefinnes prosedyrer for å forsikre at kommunikasjonssystemet kontrolleres og vedlikeholdes? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer:	

.6 Har terminalen etablert prosedyrer og tiltak for PFSO slik at denne effektivt kan videreformidle endringer av security nivået for terminalen eller skip som anløper denne? (ISPS-koden paragraf B/16.8.4)	X
Kommentarer: Bruker mobiltelefon inntil VHF er i bruk.	

Part B – Beskyttelse av kommunikasjonsutstyr og -sentraler (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)

.7 Forefinnes prosedyrer for å beskytte radio- og telekommunikasjonsutstyr, infrastruktur og datanettverk? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer:	

.8 Forefinnes prosedyrer for adgangskontroll til kommunikasjonssentraler og infrastruktur? (ISPS-koden paragraf B/16.8.5)	X
Kommentarer:	

## 8. Opplæring, drill og øvelser (ISPS-koden seksjon A/18)

Part A

Ja    Nei    Annet

.1 Er PFSO og annet relevant personell gitt tilstrekkelig opplæring i forhold til de krav som stilles til dem gjennom PFSP? (ISPS-koden seksjon A/18.1 og A/18.2)	X
Kommentarer:	

.2 Gjennomfører terminalen drill og øvelser? (ISPS-koden seksjon A/18.3 og A/18.4)	X
Kommentarer:	

Part B – Opplæring, drill og øvelser tilknyttet security ved terminalen (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2, B/18.3, og B/18.6)

.3 Er PFSO, annet security personell og øvrig personell ved terminalen kjent med de oppgaver som er tillagt dem gjennom PFSP og har de mottatt tilstrekkelig opplæring i disse? (ISPS-koden paragraf B/18.1, B/18.2 og B/18.3)	X
Kommentarer:	

.4 Avholdes det security driller minst hver tredje måned og security øvelser minst en gang i året med ikke mer enn 18 måneder mellom hver øvelse? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer:	

## 9. Diverse

.1 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak i forhold til samhandling med skip som opererer på et høyere security nivå enn terminalen? (ISPS-koden paragraf B/18.5 og B/18.6)	X
Kommentarer:	



Ja    Nei    Annet

<p>.2 Har terminalen etablert prosedyrer og gjennomført tiltak som kan benyttes dersom:</p> <p>A. det samhandler med et skip som kommer fra en stat som ikke har implementert ISPS-koden (ikke CG)</p> <p>B. det samhandler med et skip som ikke er omfattet av ISPS-koden</p> <p>C. servicefartøyer som omfattes av PFSP samhandler med stasjonære eller flyttbare plattformer eller borerigger</p>	<p>A X</p> <p>B    X</p> <p>C X</p>
Kommentarer:	

### Anbefalinger

Denne oppsummeringen kan benyttes for å nedfelle eventuelle svakheter eller mangler i terminalens security regime som dette verktøyet har avdekket, og hvordan disse kan avhjelpest. I sum vil dette kunne være en handlingsplan for PFSO.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 1: Terminalens securityregime.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 2: Adgangskontroll.

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 3: Overvåkning av terminalen, inkludert ankrings- og manøvreringsområder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 4: Kontroll av avgrensede områder

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 5: Kontroll av godshåndtering

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 6: Kontroll av forsyninger til skipet

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 7: Kontroll av kommunikasjonsutstyr

Anbefaling/Handlingsplan: Seksjon 8: Opplæring, drill og øvelser

**UTFALLET AV EGENKONTROLLEN**

Denne oppsummering kan benyttes for å notere ned de funn en måtte ha gjort ved bruk av dette verktøyet og spørsmål som reiser seg i den forbindelse. Disse kan drøftes med de ansvarlige for security ved terminalen eller som grunnlag for å søke råd hos Kystdirektoratet om nødvendig.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Revisors signatur**

**Dato**

.....

.....

\_\_\_\_\_

## Grovanalyser

### Havn 1

Fare	Årsaker	Hovedeffekter	Konsekvens	Mulige Tiltak
Uautorisert personell inne på området	Portløsning/gjerdet	Fare for at gjenstander / personer til terrorvirksomhet kan komme ombord	Terror	Rulleport
	Tilgangskontroll			Rundell Kortidentifisering
	Visuell kontroll (vakter)			Fast vaktoppsett ved ISPS anløp
	Video- overvåkning			Bevisstgjøring og opplæring
Ikke opplært ISPS personell	Økonomi	Ingen prioritering av opplæring	Kurs blir nedprioritert og personell får ingen kurstilbud	Legge kursing inn i budsjettet
	Manglende intern kursing	Manglende opplæring innen ISPS	Manglende kunnskap og forståelse for ISPS	Kursing, opplæring / informasjon, øvelser
Størrelsen på området	Smal port	Fri tilgang til området	Må flytte gjerder for å komme inn – området blir åpent	Rulleport Mer bruk av stor kran

## Vedlegg 15

### Havn 2

Fare	Årsaker	Hovedeffekter	Konsekvens	Mulige Tiltak
Uautorisert personell på havneterminal	Tilgang via naboeiendom	Fare for at ukjente gjenstander evt. personell til terrorvirksomhet kommer ombord. Uautorisert personell på området	Terror	Belysning
	Dårlig adgangskontroll			Informasjon til nabobedrifter
	Dårlig oversikt			Kursing, opplæring / informasjon, øvelser
	Vanskelig å kontrollere / "vaske" området			

### Havn 3

Fare	Årsaker	Hovedeffekter	Konsekvens	Mulige Tiltak
Uautorisert personell / utstyr inne på området	Tilgangs kontroll	Fare for at personer / gjenstander til terrorvirksomhet kan komme ombord	Terror	Mer enn en på vakt.
	Bebyggelse			Videokontroll
				Bevisstgjøring og opplæring
	Stor trafikk av uautorisert personell	Forstyrrende elementer	Tydligere merking med skilt når man nærmer seg området	
Plassering av område	Oppbevaring av sikringsutstyr	Svekket barriere	Terror	Sikker oppbevaring

Vedlegg 15

**Havn 4**

<b>Fare</b>	<b>Årsaker</b>	<b>Hovedeffekter</b>	<b>Konsekvens</b>	<b>Mulige Tiltak</b>
Uautorisert personell / utstyr på havneterminal	Tilgangskontroll	Fare for at personer / gjenstander til terrorvirksomhet kan komme ombord	Terror	Rundell
	Usikrede utganger til havneterminal			Sikre dører og vinduer som mot ISPS området.
	Strømbrydd			Nødstrømsystem
Kommunikasjon	Manglende VHF	Ingen kommunikasjon	Informasjonsflyt/alarm	Ta i bruk VHF
Ikke opplært ISPS personell	Økonomi	Ingen prioritering av opplæring	Manglende kunnskap og forståelse for ISPS	Kursing, opplæring / informasjon, øvelser
	Manglende driller og øvelser	Manglende forutsetning for arbeidet som skal gjennomføres		

## Swot analyser

### Havn 1

<b>SWOT analyse operasjon:</b>	
<b>Styrker (hva er bra?)</b>	<b>Svakheter (hva kan bli bedre?)</b>
Terminalen er et lite område, god oversikt for visuell kontroll, samt sikkerhetsklarering. Området er godt merket og avskjermet. System for Id-kontroll er under utabeidelse.	Portløsningen er problematisk på grunn av størrelse, kan være en utfordring ved enkelte typer arbeide For lett vintilgang for uautorisert personell på området Inngjerding av området Informasjonsflyten er mangelfull. Området er fritt ferdselsområde ved avsertifisering.
<b>Muligheter (er det noe vi bør satse mer på?)</b>	<b>Trusler (finnes det noe som kan true våre mål?)</b>
Opplæring/kursing av personell, slik at de som jobber på kaien har ISPS opplæring Tilgangskontroll Informasjonsflyt – hvorfor ISPS Bruk av stor kran	Fare for uautorisert adgang fra sjøsiden Terror Uautorisert personell på området

### Havn 2

<b>SWOT analyse operasjon:</b>	
<b>Styrker (hva er bra?)</b>	<b>Svakheter (hva kan bli bedre?)</b>
Hele området blir ISPS-havneterminal ved anløp av skip. Naturlig avgrensing. God og tydelig merking både på land og fra sjø. Alle ansatte er ISPS klarerte. Adgangskontroll - dagtid	Dårlig oversikt pga lagring på kai, sikkerhetsklareringen kan bli en utfordring. Nærliggende industri.
<b>Muligheter (er det noe vi bør satse mer på?)</b>	<b>Trusler (finnes det noe som kan true våre mål?)</b>
Adgangskontroll – natt Lyssetting	Uautorisert personell inne på området. Fare for uautorisert adgang fra sjøsiden

### Havn 3

<b>SWOT analyse operasjon:</b>	
<b>Styrker (hva er bra?)</b>	<b>Svakheter (hva kan bli bedre?)</b>
Oversiktlig og lite område med god plass. Lett å utføre sikkerhetsklarering. Området er godt merket fra land og sjø. Inngjerding og adgangskontroll er bra. Tilgang på ISPS klarert personell.	Oppbevaring av sikringsutstyr for område. Sterkt trafikkert havn (offentlig havn)
<b>Muligheter (er det noe vi bør satse mer på?)</b>	<b>Trusler (finnes det noe som kan true våre mål?)</b>
Finne en annen og sikrere oppbevaring av sikringsutstyr. Øvelser innen passasjertrafikk	Stor befolkningstetthet med mye trafikk av både fotgjengere, biler og båter. Når det ikke er ISPS-område er det et offentlig område med fri tilgang for befolkningen. Fare for uautorisert adgang fra sjøsiden

### Havn 4

<b>SWOT analyse operasjon:</b>	
<b>Styrker (hva er bra?)</b>	<b>Svakheter (hva kan bli bedre?)</b>
Lite område. Naturlig avgrensing. God og tydelig merking både på land og fra sjø.	Bygg naturlig "sperre". Sikring av vinduer
<b>Muligheter (er det noe vi bør satse mer på?)</b>	<b>Trusler (finnes det noe som kan true våre mål?)</b>
Kommunikasjonsutstyr Nødstrømsystem Samarbeid med nærliggende havneterminaler Intern revisjon	Uautorisert personell inne på området. Fare for uautorisert adgang fra sjøsiden



Møte	Dato	Tid	Sted
Veiledning	13.01.2011	13:30	Sjøfartsdirektoratet
<b>Tema</b> Veiledning vedr. ISPS terminaler som er av/på			
<b>Tilstede</b> Morten Lossius John Håkon Næss Bertha Louise Salvanes Myhre Natasza Bjordal Grønfur		<b>Fraværende</b>	
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
<p>Svakhetene ved av/på terminalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilsikta gjenstander inne på området</li> <li>• Uautorisert personell</li> </ul> <p>Formål med ISPS koden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hindre at båten blir brukt til terror</li> <li>• Regelverk som gjelder for en hel verden</li> </ul> <p>ISPS området skal være gjennomført. NB! Sårbarhetsanalyser (sikkerhetsanalyser), Security assessment og security plan</p> <p>Bruk ordet terrorsikring ved ISPS. Hvordan er det å være av/på terminal i forhold til intensjonene med koden og lovregler.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forankret i SOLAS XI-2 11-2</li> <li>• Forordning 725/2004 EC</li> <li>• Forskrift 972/2004 (X), 825/2008 (XX)</li> </ul> <p>Inspeksjon av EFTA (ca. kvar tredje måned) X - Dette gjeld mest for skip XX – Dette gjeld mest for havner</p> <p>(-Spm: Kor ofte har bedriften blitt inspisert?)</p> <p>Når vi leser planene, se på truslene opp imot de ulike nivåene og tiltakene - Finnes det motstridigheter (store konsekvenser)</p> <p>Er det kanskje ikke lønnsomt nok i forhold til ressurser og økonomi å være av/på terminal?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vurdere å lage en egen sårbarhetsanalyse i forhold til av/på terminal</li> </ul>			

## Vedlegg 17

<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen regler på kor mange (antall) bedriften må ha til stede under anløp, dette kommer an på behov</li><li>• Ved trussel – ytterligere kontroll<ul style="list-style-type: none"><li>○ Mer personell</li><li>○ Belysning</li><li>○ Tekniske innretninger</li><li>○ For eksempel leie inn flere Securitas vakter for å bistå adgangskontroll</li></ul></li><li>• Lang tid imellom anløp og få anløp – derfor godkjent som av/på terminal</li><li>• utfordringer ifm økt tiltak når de er på havn<ul style="list-style-type: none"><li>○ Folk sin bevisstgjørelse – kan ikke reglene</li><li>○ Sikkerheten øker autorisasjon fra Kystverket (RSO)</li><li>○ RSO – prosedyre for opplæring, kan drive opplæring, lage planer, assessment osv</li></ul></li></ul>	
<p><b>Neste møte:</b> Torsdag 02. februar kl. 14:30</p> <p>Referent: Natasza Bjordal Grønfur</p>	

<b>Møte</b>	<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
Veiledning	03.02.2011	13:30	Sjøfartsdirektoratet
<b>Tema</b>			
Veiledning vedr. formulering av oppgaven, samt utredning om ISPS opplæring			
<b>Tilstede</b>		<b>Fraværende</b>	
Morten Lossius John Håkon Næss Bertha Louise Salvanes Myhre Natasza Bjordal Grønfur			
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
<p>Det må stå i sikkerhetsplanen hvilken type opplæring den enkelte som arbeider inne i ISPS området skal ha/innehar.</p> <p>Der står det også spesifikt hvilke oppgaver PFSO + deputy har, i tillegg til enkeltstående dersom beskrevet i planen i forhold til hvilket ansvar og arbeidsoppgaver dei har.</p> <p>Bedriften bestemmer dette i forhold til hvilke behov som er nødvendige etter planen.</p> <p>Planen inneholdt sårbarhetsanalysen.</p> <p>Det skal komme informasjon om ytterligere opplæring for landbasert personell.</p> <p>Se generelt på fordeler/ulempes ved av/på terminal – hvordan driftes dette?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruk havn 1 som eksempel</li> <li>• Sjekk med andre av/på terminaler, hvordan fungerer dette</li> <li>• Anonymisere terminalene i oppgaven</li> </ul> <p>Dess mindre folk på terminalen når den er av, dess mindre vasking er det behov for når den er på.</p>			
<b>Neste møte:</b>			
Torsdag 24. februar kl. 14:30			
Referent: Natasza Bjordal Grønfur			

<b>Møte</b>	<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
Veiledning	03.03.2011	12:30	Høyskolen Stord / Haugesund
<b>Tema</b>			
Veiledning vedr. Oppgavetekst, samt videre arbeid			
<b>Tilstede</b>		<b>Fraværende</b>	
Morten Lossius John Håkon Næss Bertha Louise Salvanes Myhre Natasza Bjordal Grønfur			
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
Oppgaveteksten er godkjent og leveres inn i løpet av dagen			
Må inkluderes i innledningen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beskrivelse av hva en av/på terminal er</li> <li>• Av/på sertifisering er en særnorsk ordning</li> <li>• Denne problemstillingen er løst på andre måter i utlandet – søk på dette innenfor EU land, ISPS port facilities</li> <li>• Særnorsk: måten å av og på sertifisere havnene</li> <li>• Utland: alltid sertifisert, men løser denne problemstillingen i sikkerhetsplanene sine</li> </ul>			
Bedriftene omtalt i oppgaven kan vite om hverandre, men skal anonymiseres i oppgaveteksten: beskriver havn A-D			
Anbefalt litteratur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Havnesikringsdirektiver 65/2010 direktivet</li> <li>• Grensesetting av havneområder</li> <li>• Reglemang /forskrifter vedr. av/på terminaler</li> </ul>			
Er alle godkjente havner pliktige til å kunne øke sikringsnivået? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dette bestemmer myndighetene</li> <li>• Havnene må derimot ha dette beskrevet i sikkerhetsplanene sine</li> </ul>			
<b>Neste møte:</b>			
<b>Referent:</b> Natasza Bjordal Grønfur			

<b>Møte</b>	<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
Veiledning	31.03.2011	12:15	Sjøfartsdirektoratet
<b>Tema</b>			
Veiledning vedr. Oppgavetekst, og gjennomlesing av oppgaven			
<b>Tilstede</b>		<b>Fraværende</b>	
Morten Lossius John Håkon Næss Bertha Louise Salvanes Myhre Natasza Bjordal Grønfur			
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
<p>Det er en feil i oppgaveteksten: "særnorsk" fenomen. En slik ordning praktiseres andre steder, og vi må ta høyde for at en lik ordning blir gjennomført i andre land. Det må enten strykes i oppgaveteksten eller kommenteres. Dette sjekkes ut med Arjen K.</p> <p>Må ha en grensesetteing i oppgaven på hva som er havn og ikke havn.</p> <p>Sjekk om forordning 884/2005 har en ny og oppdatert versjon – nr. 324/2008.</p> <p>En god side å bruke i arbeidet: sca.dir.guest</p> <p>Få med i teksten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hovedmål: forhindre at skip blir benyttet til terrorhandling</li> <li>• Delmål: hindre at skip blir utsatt for terror / vanskeliggjøre og hindre at skip blir utsatt for kriminelle handlinger</li> </ul> <p>Gjennomgang av formuleringer i teksten – ha fokus på trusler rettet mot skip i internasjonal tekst.</p> <p>Sjekk kystverket for mer informasjon, inkludert sikkerhetspunkt som gjerder og adgangskontroll g ta dette med i teksten.</p>			
<b>Neste møte:</b>			
Referent: Natasza Bjordal Grønfur			

## Vedlegg 21

<b>Møte</b>	<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
Veiledning	15.04.2011	12:15	HSH
<b>Tema</b>			
Gjennomgang av Hovedprosjekt			
<b>Tilstede</b>		<b>Fraværende</b>	
Morten Lossius John Håkon Næss Bertha Louise Salvanes Myhre		Natasza Bjordal Grønfur	
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
Gjennomgang av innledning, metode, resultat.			
Mesteparten av tiden ble brukt på finlesing av oppgaven i den utforming og det innhold den hadde på det tidspunktet.			
Forandringer og forbedringer ble gjort i den grad det var mulig, og gruppen fikk gode råd vedrørende det videre arbeidet med oppgaven.			
<b>Neste møte:</b> Nytt møte ikke avtalt.			
Referent: John Håkon Næss			

Møte	Dato	Tid	Sted
Informasjonsmøte	07.02.2011	09:00	Kystverket
<b>Tema</b>			
ISPS terminaler som er av og på			
<b>Tilstede</b>		<b>Fraværende</b>	
Sveinung Hustoft Grete Vestre John Håkon Næss Natasza Bjordal Grønfur		Bertha Louise Salvanes Myhre	
<b>Saker</b>		<b>Ansvarlig</b>	
<p>ISPS koden: Opplæring – Del 2 18.1-3 til PFSO og sikringspersonell og anna havnepersonell.</p> <p>§ 18 i forskriften – ”fadderordning”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Egne inngangskort evt. egen person som passer på den enkelte</li> <li>• ”vasking” skal utføres av sikringspersonell</li> </ul> <p>RSO – kjører kurs for PFSO el for de som skal utføre sikringsoppgaver</p> <p>Det er ingenting som er ”godkjent” opplæring ihht ISPS loven for arbeiderne på området</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedriften er selv ansvarlig for opplæringen</li> <li>• Bedriften kan selv stå for opplæring i forhold til permanente adgangskort</li> </ul> <p>(Riggene havn 1 bygger er ISPS sertifiserte, men ikke mens de bygger – har uansett så streng adgangskontroll på de at sikkerheten er ivaretatt ihht ISPS koden)</p> <p>EU direktiv – rettet mot andre ting i tillegg som f.eks smugling og blindpassasjerer (Gå inn på SKULD og se litt på sikkerhet)</p> <p>Ulemper/fordeler med av/på havn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Denne løsningen finnes bare i Norge</li> <li>• Pkt. 16.21 står det litt om avgrensede områder</li> </ul> <p>Dette er praktisk tilnærming for oss i Norge på grunn av geografiske forhold – det finnes nesten en kai ved hvert nes/odde, ikke mulig å følge opp alle. Pr. i dag finnes det ca. 600 ISPS kaier i Norge.</p> <p>I utlandet har de store offentlige kaier/havner, mens i Norge har vi mange private kaier langs kysten, i tillegg til mindre terminaler.</p>			

<p>Permanente ISPS kaier i området: Aibel, Husøy, Kårstø, Hydro, Killingøy. Små private kaier av/på, omfatter kun kaien.</p> <p>Må arbeide med å bygge en sikkerhetskultur</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• JHN:HMS er allerede et integrert system – implementere ISPS inn i dette</li></ul> <p>Frå havsiden er det skipet sitt ansvar å besørge vakthold, men kan avtale med havnen om eksterne vakter dersom nødvendig.</p> <p>Verft var tidligere unntatt frå ISPS koden, og de verft som bygger fiskefartøy er fremdeles unntatt fra koden.</p> <p>Grensen er på 500 tonn (skip), primitive fartøy og krigsfartøy er unntatt fra regelen.</p>	
<p><b>Neste møte:</b></p> <p><b>Referent:</b> Natasza Bjordal Grønfor</p>	