

## Nr. 226 Veröffentlichung eines Verfahrens zur Durchführung von Risikobewertungen für Schiffe (Ship Security Assessments)

Für die Bundesrepublik Deutschland besteht die Verpflichtung, im Sinne der im Dezember 2002 gezeichneten Änderung des SOLAS-Übereinkommens (Safety of Life at Sea – Convention) bis zum 1. Juli 2004 für alle Schiffe unter deutscher Flagge, die den Vorschriften unterliegen, ein „Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes“ (ISSC – International Ship Security Certificate) auszustellen. Hierfür müssen, basierend auf für jedes Schiff zu erstellenden Risikobewertungen (SSA – Ship Security Assessments) Pläne zur Gefahrenabwehr (SSP – Ship Security Plans) erarbeitet werden, mittels derer Verfahren zur präventiven Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen einzuführen sind.

Zur Einhaltung der kurzen Frist bis zum Inkrafttreten der neuen SOLAS-Regelungen wird mit der folgenden Veröffentlichung ein Leitfaden für betroffene Schifffahrtsunternehmen bereit gestellt, anhand dessen – unter Zuhilfenahme von Experten – die erforderlichen Gutachten zur Risikobewertung erstellt werden können. Die Gutachten werden die Basis für die daraufhin zu erarbeitenden Pläne zur Gefahrenabwehr bilden, die von der zuständigen Behörde, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg zu genehmigen sind.

Folgend wird der Wortlaut des Verfahrens zur Durchführung von Risikobewertungen veröffentlicht:

Bonn, den 15. Oktober 2003

Das Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Im Auftrag  
Dr. Froböse

LS-ATS

Bonn, den 14. Oktober 2003

### Gutachten zur Risikobewertung („Assessment“)

#### 1. Definition

Die **Risikobewertung** („Assessment“) eines Schiffes dient mit dem Ziel der präventiven Gefahrenabwehr der Einschätzung

- des Schiffes als Ganzes - auch in Verbindung mit seiner jeweiligen Ladung,
- seiner Anlagen und Einrichtungen an Bord,
- sowie sonstiger sensibler Bereiche

bezüglich möglicher Bedrohung oder Gewaltausübung durch Dritte.

#### 2. Arten der Risikobewertung

Diese Risikobewertung wird durchgeführt

(a) zunächst durch **Erstellung eines umfassenden Gutachtens**, das

- alle Bedrohungsalternativen eines Schiffes abschätzt,
- alle Schwachstellen eines Schiffes im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit des Betriebs für mögliche Übergriffe durch Dritte bewertet und der Wichtigkeit nach in eine Rangfolge bringt
- und anschließend geeignete Maßnahmen zur Grundsicherung dieser Schwachstellen festlegt, die den unbefugten Zugang zum Schiff, seiner Ladung, seiner Anlagen, Einrichtungen und anderer sensibler Bereiche verhindern hilft.

(b) durch eine konkrete, **situationspezifische Beurteilung** der aktuellen Lage des Schiffes

(„Declaration of Security“)

- vor dem Einlaufen in einen Hafen,
- beim Passieren gefährdeter oder bedrohter Regionen,
- bei Veränderungen der Bedrohungslage durch Hinweise von außen oder aktuelle eigene Beobachtungen auf der Grundlage des unter (a) genannten Gutachtens,
- auf Anforderung von Informationen durch die als zuständig ausgewiesene Verwaltung eines Staates, in dessen Hoheitsgewässern sich das Schiff bewegt, bzw. dort einen Hafen anzulaufen beabsichtigt.

#### 3. Wer erstellt das Gutachten bis zu welchem Zeitpunkt

Das **Gutachten zur Risikobewertung** muss spätestens mit Wirkung zum 1. Juli 2004 erstellt sein durch natürliche oder juristische Personen oder andere gewerbliche Organisationen, die die Fähigkeiten bzw. die Bedingungen einer „Recognized Security Organization (RSO)“ – also einer anerkannten Organisation der Gefahrenabwehr – im Sinne von Regel 1 - 1.16 von SOLAS Kapitel XI-2 erfüllen.

**Anerkannte Organisationen der Gefahrenabwehr** sollten insbesondere folgendes beherrschen:

- .1 Kenntnis aktueller Sicherheitsbedrohungen und deren Muster;
- .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
- .3 Erkennung, auf nicht-diskriminierender Grundlage, von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
- .4 Techniken, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu umgehen;
- .5 Methoden, einen Zwischenfall zu provozieren oder herbeizuführen;
- .6 Auswirkung von Sprengstoffen auf Struktur und Ausrüstung des Schiffes;
- .7 Gefährdungslage des Schiffes;
- .8 Tätigkeiten an der Schnittstelle von Schiff und Hafen;
- .9 Katastrophenplanung, Notfallvorsorge und Notfallreaktion;
- .10 Beurteilung baulicher Sicherheit bei Schiffen;

- .11 Kenntnisse über Funk- und Telekommunikationssysteme einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .12 schiffahrtsbezogene Technik und
- .13 Betriebsabläufe auf dem Schiff und bei dessen Umschlagstätigkeit in der Hafenanlage.

#### 4. Wer ist verantwortlich?

##### **Verantwortlich** für

- die Erstellung des **Gutachtens zur Risikobewertung**,
- dessen Richtigkeit,
- Genehmigungsfähigkeit und
- dessen Anwendung

ist der so genannte Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen („**Company Security Officer – CSO**“). Der CSO hat auch dafür Sorge zu tragen, dass das Gutachten zur Risikobewertung als Grundlage für die Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr Schiff („**Ship Security Plan – SSP**“) verwendet wird.

**Verantwortlich** für die konkrete, **situationspezifische Beurteilung der jeweiligen aktuellen Lage des Schiffes** auf der Fahrt oder beim Be- und Entladen in der Hafenanlage („**Declaration of Security**“) ist der dafür vom CSO eingesetzte Beauftragte zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff („**Ship Security Officer – SSO**“).

Der CSO und entsprechende Unternehmensangehörige an Land sowie der SSO sollten u.a. über die Methodik der Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff sowie über die notwendigen Inhalte Kenntnisse besitzen und ggf. darin Ausbildung erhalten.

#### 5. Veränderungen sind fortzuschreiben

Das Gutachten zur Risikobewertung ist seitens des SSO stetig aktuell zu halten; d.h. bei Veränderungen auf dem Schiff vorläufig anzupassen und für eine spätere genehmigungsfähige Anpassung in Verbindung mit dem SSP vorzubereiten.

#### 6. Grundsätzliches im Rahmen der Risikoabschätzung

Grundsätzlich sollte bei der Risikoabschätzung des Schiffes als Ganzes insbesondere überlegt werden,

- ob das Schiff primär **Ziel** eines Übergriffs durch Dritte von außen sein könnte, weil die dabei erzeugte Destruktion zu spektakulären Schäden führen würde,
- ob das Schiff primär **Instrument** eines Anschlages werden könnte, weil ein relativ leichter Zugang zum Schiff besteht (z.B. Fähre, Kreuzfahrtschiff) oder auch Ladungsgüter mit leichter Manipulierbarkeit bisher ungeprüft an Bord gelangen,
- welche Manipulationsmöglichkeiten (z.B. elektronische Steueranlagen) zur fremdbestimmten Desorientierung des Schiffes vorhanden sind,
- wo Geiselnahmen besonders wahrscheinlich sein könnten.

#### Beispiele für Bedrohungen

Im Rahmen des SSA sollten alle möglichen Bedrohungen berücksichtigt werden, wozu die folgenden Arten von Zwischenfällen zählen können:

- .1 Beschädigung oder Zerstörung des Schiffes oder einer Hafenanlage, z.B. durch Sprengmittel, Brandstiftung, Sabotage oder Vandalismus;

- .2 Entführung oder Inbesitznahme des Schiffes bzw. der an Bord befindlichen Personen;
- .3 Manipulationen an Ladung, wichtiger Schiffs-ausrüstung, wichtigen Schiffssystemen oder den Schiffsvorräten;
- .4 widerrechtliches Betreten bzw. Verwenden, einschließlich Anwesenheit blinder Passagiere;
- .5 Schmuggel von Waffen oder Gerät, einschließlich Massenvernichtungswaffen;
- .6 Verwendung des Schiffes zur Beförderung von Personen, die einen Zwischenfall herbeiführen wollen und/oder ihrer Ausrüstung;
- .7 Verwendung des Schiffes selbst als Waffe oder als ein Mittel zur Beschädigung oder Zerstörung;
- .8 Angriffe von seewärts auf das festgemachte oder vor Anker liegende Schiff; und
- .9 Angriffe auf See.

Vor dem Hintergrund solcher Grundüberlegungen sind die Beeinträchtigungen des Schiffsbetriebs sowie dazu gehörende **Schwachstellen** auf dem Schiff ausfindig zu machen und in eine **Rangfolge** nach der Bedeutung möglicher Gefährdungen zu bringen.

In einem nächsten Schritt folgt dann eine Liste von Vorschlägen, die Schwachstellen durch Grund-sicherungsmaßnahmen so weit wie möglich in ihrer Verletzlichkeit zu minimieren. Diese Maßnahmen sind an Bord des Schiffes umzusetzen und werden für den Normalbetrieb vorgehalten, also auch dann, wenn keine Bedrohungsmeldungen oder Bedrohungslagen vorliegen, was in der Mehrzahl der Einsatztage des Schiffes pro Jahr der Fall sein wird.

Die Grundsicherungsmaßnahmen dienen gleichzeitig als Grundlage für den anschließend zu erarbeitenden Plan zur Gefahrenabwehr (Ship Security Plan = SSP), der für solche Fälle vorzuhalten ist, bei denen der Normalbetrieb des Schiffes durch das Vorliegen von Bedrohungsmeldungen oder einer akuten Bedrohungslage beeinträchtigt wird. Die Schwere der Bedrohung wird durch Gefährdungsstufen 1, 2 oder 3 zum Ausdruck gebracht, zu denen der Plan zur Gefahrenabwehr geeignete präventive Schutz- oder Abwehrmaßnahmen festschreibt, die der Beauftragte zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff umzusetzen hat.

#### 7. Einzelheiten im Rahmen der Risikoabschätzung

##### 7.1 Grundlegende Informationen durch den CSO

Die für die Erstellung eines Gutachtens erforderlichen Informationen sollte der CSO zusammenstellen und an den Urheber des Gutachtens weitergeben. Dazu gehören:

- .1 die allgemeine Bauweise des Schiffes;
- .2 die Lage von Bereichen, die nur beschränkt zugänglich sein sollten, z.B. Kommandobrücke, Maschinenräume der Klasse A und andere Kontrollstationen gemäß Kapitel II-2 SOLAS, usw.;
- .3 Lage und Funktion aller Stellen, an denen das Schiff tatsächlich oder potenziell betreten werden kann;
- .4 Wechsel der Gezeiten, die einen Einfluss auf die Verwundbarkeit oder Gefährdungslage des Schiffes haben können;

- .5 die Laderäume und Stauungsvorkehrungen;
- .6 die Orte, an denen die Schiffsvorräte und wichtige Wartungsausrüstung gelagert werden;
- .7 die Orte, an denen unbeaufsichtigtes Gepäck gelagert wird;
- .8 die Notfall- und Reserveausrüstung für die Aufrechterhaltung wesentlicher Funktionen;
- .9 die Stärke der Schiffsbesatzung, etwaige bestehende Sicherheitsaufgaben und etwaige in dem Unternehmen bestehende Praktiken bezüglich Ausbildungsanforderungen;
- .10 bestehende Sicherheitsausrüstung zum Schutz von Fahrgästen und Schiffsbesatzung;
- .11 Flucht- und Evakuierungswege und Sammelpunkte, die beibehalten werden müssen, um im Notfall die geordnete und sichere Evakuierung des Schiffes gewährleisten zu können;
- .12 bestehende Vereinbarungen mit privaten Sicherheitsunternehmen, die auf dem Schiff/der Wasserseite Sicherheitsdienste leisten; und
- .13 bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und wirksame Verfahren einschließlich Prüf- und Kontrollverfahren, Identifizierungssysteme, Überwachungs- und Kontrollausrüstung, Ausweisunterlagen der Besatzung und Kommunikation, Alarmvorrichtungen, Beleuchtung, Zugangskontrolle und andere angemessene Systeme.

## **7.2 Grundlegende Elemente der Risikobewertung**

Ein SSA sollte sich mit den folgenden Elementen auf bzw. in dem Schiff befassen:

- .1 bauliche Sicherheit;
- .2 Unversehrtheit der Konstruktion;
- .3 Besatzungs-Schutzsysteme;
- .4 Verhaltensregeln;
- .5 Funk- und Telekommunikationssysteme, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .6 andere Bereiche, die bei Beschädigung oder Nutzung für unerlaubte Beobachtung ein Risiko für Menschen, Eigentum oder für Betriebsabläufe an Bord oder in der Hafenanlage darstellen.

## **7.3 Einzelelemente der Risikobewertung**

Zu einem SSA gehören eine **Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr an Ort und Stelle** sowie mindestens die folgenden Bestandteile:

- .1 die Ermittlung der vorhandenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sowie der Verfahren und betrieblichen Vorgänge in diesem Zusammenhang;
- .2 die Ermittlung und Beurteilung betrieblicher Vorgänge an Bord, die zu schützen wichtig sind;
- .3 die Ermittlung des Risikos möglicher Bedrohungen wichtiger betrieblicher Vorgänge an Bord sowie der Wahrscheinlichkeit des Eintretens solcher Bedrohungslagen zwecks Erstellung einer nach Wichtigkeit geordneten Liste von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
- .4 die Ermittlung von Schwachstellen, insbesondere von Schwachstellen im Bereich "menschliches Versagen", bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.

Im Rahmen des SSA sollten alle möglichen **Verwundbarkeiten** berücksichtigt werden; hierzu können gehören:

- .1 Widersprüche zwischen einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
- .2 Widersprüche zwischen schiffsinternen Pflichten und Aufgaben zur Gefahrenabwehr;
- .3 Wachaufgaben, Stärke der Besatzung, insbesondere mit Auswirkung auf Ermüdung, Wachsamkeit und Leistungsfähigkeit der Mannschaft;
- .4 etwaige festgestellte Mängel in der Ausbildung zur Gefahrenabwehr; und
- .5 etwaige Ausrüstung und Systeme zur Gefahrenabwehr, einschließlich der Kommunikationssysteme.

In ihrer Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort sollten **schiffsseitig bestehende Schutzmaßnahmen, Verfahren und Abläufe aufgezeigt und bewertet** werden, deren Zweck es ist,

- .1 die Erfüllung aller Aufgaben zur Gefahrenabwehr sicherzustellen;
- .2 Sperrbereiche zu überwachen, damit nur Zutrittsberechtigte sie betreten können;
- .3 den Zutritt zum Schiff zu kontrollieren, einschließlich etwaiger Identifizierungssysteme;
- .4 Bereiche auf Deck und in der Umgebung des Schiffes zu überwachen;
- .5 das Zusteigen von Personen und ihrer persönlichen Habe (beaufsichtigtes und unbeaufsichtigtes Gepäck und persönliche Habe der Besatzungsmitglieder) zu kontrollieren;
- .6 den Umschlag von Ladung und die Anlieferung der Schiffsvorräte zu beaufsichtigen; und
- .7 sicherzustellen, dass schiffssicherheitsbezogene Kommunikation, Information und Ausrüstung jederzeit zur Verfügung stehen.

## **7.4 Normal- und Notfallbedingungen als Grundlage für Sicherheitsanleitungen**

Im Rahmen des SSA sollte jeder festgestellte Zugang einschließlich offener Wetterdecks untersucht und bewertet werden, ob er sich für die Benutzung durch Personen eignet, die einen Bruch der Sicherheit beabsichtigen könnten. Hierzu gehören Zugänge, derer sich sowohl Personen mit Zugangserlaubnis bedienen können als auch Personen, die sich unerlaubten Zutritt verschaffen wollen.

Im Rahmen des SSA sollte die fortdauernde Relevanz der bestehenden Maßnahmen und Anleitungen zur Gefahrenabwehr, Verfahren und Abläufe unter normalen und Notfallbedingungen erwogen und Sicherheitsanleitungen festgelegt werden zu:

- .1 den Sperrbereichen;
- .2 den Verhaltensregeln bei Feuer und in anderen Notfallsituationen;
- .3 der Intensität der Überwachung von Besatzung, Fahrgästen, Besuchern, Verkäufern, Reparaturtechnikern, Hafentarbeitern usw.;
- .4 der Häufigkeit und Wirksamkeit von Sicherheitsstreifen;

- .5 den Zugangskontrollsystemen einschließlich des Identifizierungssystems;
- .6 den Sicherheits-Kommunikationssystemen und -verfahren;
- .7 den Sicherheitstüren, Absperrungen und Beleuchtungen; und
- .8 den Sicherheits- und Überwachungs-ausrüstungen und -systemen, soweit vorhanden.

#### **7.5 Beispiele für zu schützende Personen, Handlungen, Dienste und Abläufe**

Im Rahmen des SSA sollte erwogen werden, welche Personen, Handlungen, Dienste und Abläufe unbedingt geschützt werden müssen. Hierzu zählen:

- .1 die Schiffsbesatzung;
- .2 Fahrgäste, Besucher, Verkäufer, Reparaturtechniker, Hafenanlagen-Personal, usw.;
- .3 die Fähigkeit zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs des Schiffes und der Reaktion auf Notfälle;
- .4 die Ladung, insbesondere Gefahrgüter und gefährliche Substanzen;
- .5 die Schiffsvorräte;
- .6 Kommunikationsausrüstung und -systeme für die Gefährdungslage des Schiffes, soweit vorhanden; und
- .7 Sicherheitsausrüstung und -systeme des Schiffes, soweit vorhanden.

#### **8. Der zusammenfassende Bericht**

CSO und SSO sollten immer die Auswirkungen berücksichtigen, die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf die Besatzung haben können, die über längere Zeiträume an Bord des Schiffes bleibt.

Das SSA für das Schiff ist vom Unternehmen zu dokumentieren, zu überprüfen, in Zusammenhang mit dem Plan zur Gefahrenabwehr genehmigungsfähig zu machen und aufzubewahren.

Nach Fertigstellung des SSA sollte ein Bericht abgefasst werden, der aus einer Zusammenfassung der Art und Weise des Gutachtens, einer Beschreibung der jeweiligen im Rahmen des Gutachtens entdeckten Verwundbarkeiten und einer Beschreibung von Gegenmaßnahmen zur Beseitigung der Verwundbarkeiten bestehen sollte.

Der Bericht ist vor unerlaubtem Zugriff oder Preisgabe zu schützen.

Ist das SSA nicht von dem Unternehmen durchgeführt worden, so sollte der Bericht über das SSA durch den CSO

- geprüft und anerkannt, bzw. bei Unstimmigkeiten angepasst werden,
- als Grundlage für die Erstellung des Planes zur Gefahrenabwehr verwendet und
- mit dem Plan zusammen genehmigungsfähig vorbereitet und der genehmigenden Behörde vorgelegt werden.

## Anlage 1

Arbeitsanweisung zur Erstellung eines Gutachtens zur Risikobewertung (SSA)**IMO-Anforderungen an das Ship Security Assessment (SSA)**

Das SSA ist als ein bedeutendes Instrument in der Entwicklung aber auch in der ständigen Anpassung des SSP infolge von Veränderungen von Rahmenbedingungen anzusehen. Deshalb muß der CSO sicherstellen, dass das SSA auf die folgenden Fragen entsprechende Antworten findet:

1. Existieren bestimmte Einflussfaktoren, Motive, die eine Bedrohung meines Schiffes begründen?
2. Welche schiffsseitigen operativen Schlüsselfunktionen, welche besonderen sensiblen Schiffsbereiche, welche besonderen Personengruppen sind zu schützen?
3. Welche bestehenden Security-Maßnahmen, Security-Verfahren und Security-Procedure sind an Bord bereits vorhanden?
4. Auf welche Weise kann mein Schiff angegriffen werden, oder in welcher Weise kann eine unrechtmäßige Verfügungsgewalt über mein Schiff erlangt werden?
5. Welche Wahrscheinlichkeit besteht, dass Security-Maßnahmen notwendig werden, mit welchen möglichen Konsequenzen muß gerechnet werden?

Der ISPS-Code spricht davon, dass die Erstellung eines SSA auch eine „vor Ort-Begehung“, ein so genanntes „on scene survey“ enthalten muß, damit die realen, insbesondere auch baulichen Bedingungen in die Bewertung einfließen können. Aus diesem Grund heraus sind die folgenden Elemente zu beachten:

1. Identifizierung existierender Security-Maßnahmen, -Verfahren und bereits laufende Security-Handlungen.
2. Ermittlung von schiffsseitigen operativen Handlungen, wie z.B. Laden, Löschen, vor Anker liegen, Bunkern usw., die besonders zu schützen sind.
3. Ermittlung einer möglichen Bedrohungslage, bezogen auf die identifizierten operativen Tätigkeiten und diesbezügliche Gewichtung bei anschließender Aufstellung einer Rangfolge von Maßnahmen.
4. Identifizierung von Schwachstellen innerhalb der Infrastruktur (Proviantbelieferung, Bordbesucher wie Monteure, Agenten und andere), innerhalb der betrieblichen Verfahren, aber auch die Durchführung einer Schwachstellenanalyse bezogen auf die politische Situation des Fahrtgebietes sowie innerhalb der im Schiffsbetrieb involvierten Menschen (human factor).

Wenn dieser Leitfaden bereits den Teil „B“ des ISPS-Codes berücksichtigt, dann sind im Teil B jedoch noch weitere Hinweise zur SSA-Durchführung enthalten, die herangezogen werden sollten, soweit es erforderlich ist.

Wichtig ist, dass das SSA ausführlich dokumentiert wird, in gewissen Abständen überprüft und innerhalb der Reederei archiviert wird.

**1. Der Schiff-Security-Bewertungsprozeß (SSA-Prozeß)**

Die gesamte Security-Bewertung (SSA) ist in 4 Kapitel unterteilt, die darauf nochmals in insgesamt 8 Unterabschnitte unterteilt wurden. Die 8 Unterabschnitte können auch gleichermaßen als Durchführungsschritte bezeichnet werden, so dass im Folgenden nur von Schritten 1-8 gesprochen wird:

**Kapitel I**

Erstbeurteilung:

- Schritt 1: Motive
- Schritt 2: schiffsseitige Schlüsseloperationen
- Schritt 3: bereits existierende Security-Maßnahmen

**Kapitel II**

Beurteilung möglicher Bedrohungen:

- Schritt 4: Bedrohungsszenarien
- Schritt 5: Wahrscheinlichkeitsbewertung möglicher Risiken sowie die daraus resultierenden Konsequenzen

**Kapitel III**

Schiffsbegehung/-audit

- Schritt 6: Entwicklung einer Begehungscheckliste unter Einbeziehung der Ergebnisse aus Kapitel I und II sowie unter Einbeziehung des Anhangs D
- Schritt 7: Durchführung eines „an Bord“-Audits, anhand der im Schritt 6 entwickelten Begehungscheckliste

**Kapitel IV**

- Schritt 8: Schwachstellenanalyse, d.h. Bewertung der erkannten Risiken unter Beachtung bereits bestehender Security-Maßnahmen mit anschließender Bewertung nach der Risikoanfälligkeit bzw. der Wichtigkeit (Prioritäten).

**1.1 Allgemeiner Überblick über die einzelnen durchzuführenden Schritte**

1. Schritt:	Identifizieren Sie mögliche Motive, aus denen heraus Ihr Schiff bedroht oder gefährdet werden könnte.
2. Schritt:	Identifizieren Sie daraufhin kritische Betriebsabläufe, kritische Aktivitäten, aber auch kritische Personengruppen, die besonders zu schützen sind.
3. Schritt:	Ermitteln Sie (keine detaillierte Betrachtung), welche Security-Maßnahmen bereits bestehen. Hierzu sind auch solche Maßnahmen zu zählen, die sehr wohl eine Securitybedeutung haben, aber ursprünglich aus Gründen der Gewährleistung von Sicherheitsbedürfnissen heraus getroffen wurden. Gewichten Sie anschließend die identifizierten betrieblichen Abläufe, Betriebssysteme und Personengruppen und unterstellen diese einer Rangfolge. Dabei sollten die vorwiegend sehr kritisch beurteilten Abläufe, Systeme, Personen im Vergleich mit den bestehenden Security-Maßnahmen in Verbindung gebracht werden, d.h. die zu erstellende Rangfolge besteht aus dem Produkt kritischer Betriebsabläufe, -systeme, Schiffsbereiche und Personen in Verbindung mit der Qualität der getroffenen Maßnahmen.
4. Schritt:	Die im 2. und 3. Schritt ermittelten Ergebnisse werden nun in möglichen Szenarien unterstellt. Beispiel: Im 2. Schritt wurde ermittelt, dass der Zugangsbereich schlecht einzusehen ist und dass keine Personen vorhanden sind, die exklusiv eine Gangwaywache gehen können. Der Schritt 3 hatte die Zugangskontrolle als sehr wichtig eingestuft, da auch die bislang getroffenen Maßnahmen (hier sogar keine Zugangskontrolle) nicht ausreichend sind. Schritt 4 betrachtet nun ein mögliches Szenario, zum Beispiel, dass Terroristen an Bord eingeschleust werden sollen, oder andere denkbare Szenarien im Zusammenhang mit der Zugangskontrolle.
5. Schritt:	Alle erdenklichen Szenarien, die im 4. Schritt festgehalten wurden, werden nun hinsichtlich ihrer Wahrscheinlichkeit und den daraus erwachsenen potentiellen Konsequenzen beurteilt und in die Kategorien „unwahrscheinlich“ und „wahrscheinlich“ eingeteilt. Die nach der Einteilung festgestellten <u>wahrscheinlichen</u> Bedrohungen/ Konsequenzen werden abschließend nochmals unterteilt in „hohe“ Wahrscheinlichkeit und in „extrem hohe“ Wahrscheinlichkeit.
6. Schritt:	Damit die mehr oder weniger landseitigen Vorarbeiten mit der Realität abgeglichen werden, ist eine Bordbegehung zwecks Verifizierung unumgänglich. Zu diesem Zweck ist es sinnvoll mit Hilfe einer Checkliste die vor Ort-Begehung durchzuführen.

	Die Checkliste hat dabei die in den Schritten 1-5 identifizierten Bedrohungen, kritischen Betriebsabläufe, Schiffsbereiche, die vorhandenen Maßnahmen und auch die entdeckten Unzulänglichkeiten (Schritt 5) zu berücksichtigen. Eine allgemein gehaltene Checkliste ist im Anhang D beigefügt.
7. Schritt:	Nach Beendigung der Bordbesichtigung ist das Ergebnis zu kommentieren. Dabei sind beispielsweise die Mängel, die Ausbildungsdefizite, die Sicherheits-/Security-Konflikte, der Security-Ausrüstungsbedarf aufzulisten.
8. Schritt:	Letztlich sind die im 7. Schritt erkannten Defizite in eine Prioritätenliste aufzubereiten und unter Berücksichtigung bestehender Maßnahmen sind neue Verfahren zu entwickeln, die dafür geeignet sind, die Defizite aufzuheben und zu gewährleisten, dass ein entsprechender Security-Standard gewährleistet bzw. auf Dauer erhalten bleibt.

Das SSA ist nach dem 8. Schritt fertig gestellt, obwohl es nie abgeschlossen sein wird, da neue Securityentwicklungen, -erkenntnisse aber auch betriebliche Veränderungen immer wieder zu überprüfen sind und ggf. bewertende Anpassungen erfordern.

Deshalb ist die SSA-Dokumentation sorgfältig aufzubewahren und in Zeitabständen neu zu bewerten.

**2. Durchführung der Security-Bewertung (SSA)**

**Schritt 1:** Ermittlung möglicher Motive

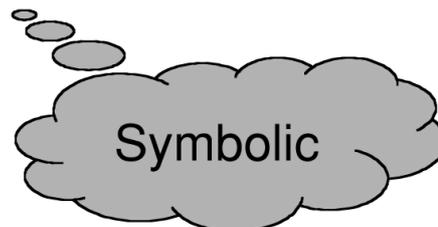
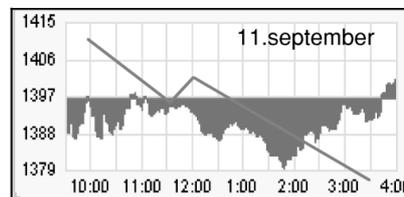
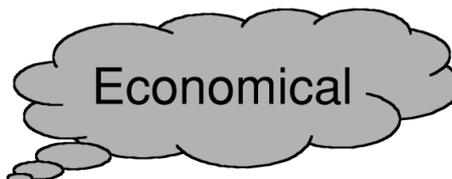
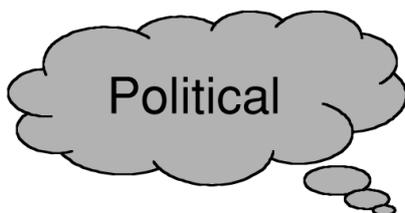
**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.3

**Ziel:** Identifizierungsprozess installieren, um mögliche security-relevanten Motive, die das Schiff, das Fahrtgebiet, betreffen, erkennen zu können.

**Endergebnis:** Erstellung einer gewichteten Liste mit relevanten Motiven und Ereignissen.

**Verwendung im Assessment:** Die ermittelten Motive dienen als Basis zur Identifizierung und Erstellung möglicher Bedrohungen im Schritt 4.

**Was ist zu unternehmen:** Der Anhang A ist anzuwenden. Achtung! Anhang A ist nicht vollständig und dient als Leitfaden.



Anmerkungen:

Das Arbeitspapier (Anhang A) ist in 5 Motivkategorien unterteilt:

- a) politische Motive
- b) symbolische Motive
- c) wirtschaftliche Motive
- d) Angstmotiv
- e) andere Motive

Es ist hierbei wichtig, dass ausschließlich im Rahmen von Bedrohungsmotiven in Verbindung mit in den zuvor genannten Kategorien gedacht wird.

Nachdem alle möglichen Motive erkannt und gewichtet wurden, ist abschließend noch ein Gesamteindruck zu formulieren und es sind die Motive auszuwählen, die in eine Rangreihung nach der geschätzten Wichtigkeit zu bringen und im weiteren zu berücksichtigen sind.

**Schritt 2:** Identifizierung von Schlüsseltätigkeiten im Schiffsbetrieb

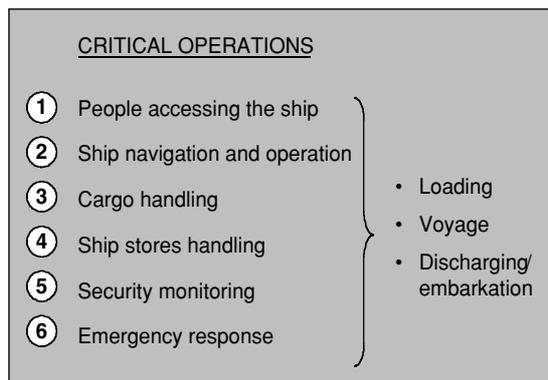
**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.2 und Teil B, 8.3, 8.6 und 8.8

**Ziel:** Ermittlung von Personen, Betriebsabläufen und Schiffsbetriebssystemen, die im Fall eines Securityereignisses als kritisch zu bewerten sind.

**Endergebnis:** Auflistung kritischer Personen, Betriebsabläufe und Systeme.

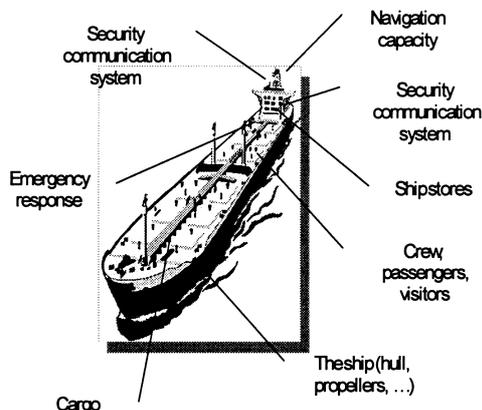
**Verwendung im Assessment:** Das Endergebnis ist einer Prioritätenskala unterzuordnen.

**Was ist zu unternehmen:**



1.) Informationen sammeln und aufzeichnen, wie sie zunächst vom Code verlangt werden. Siehe hierzu Teil B, 8.5 des ISPS-Codes.

2.) Identifizierung kritischer Betriebsabläufe unter Bezug eines Security-Ereignisses.



- 3.) Auflistung von Schiffssystemen, Personal und baulichen Bereichen, die im Fall einer Bedrohung zu schützen sind. Beachten Sie hierzu den Anhang B, mit dem sich diese Aktivitäten gut strukturiert zusammenfassen lassen.
- 4.) Nach Erstellung der Liste sollten die als kritisch erfassten Betriebsabläufe, Systeme, Personen und Bereiche hinsichtlich von Präventionsmaßnahmen diskutiert werden.

**Schritt 3: Identifizierung existierender Security-Maßnahmen, Prozeduren und Tätigkeiten**

**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.1 und Teil B, 8.5, 8.7 sowie teilweise 8.14

**Ziel:** Ermittlung von bereits existierenden Security-Maßnahmen, Prozeduren und Tätigkeiten an Bord von Schiffen.

**Endergebnis:** Auflistung von bereits getroffenen Maßnahmen, die präventiv, bezogen auf kritische Abläufe, Bereiche, Systeme und Personal, einem möglichen Security-Ereignis entgegenstehen.

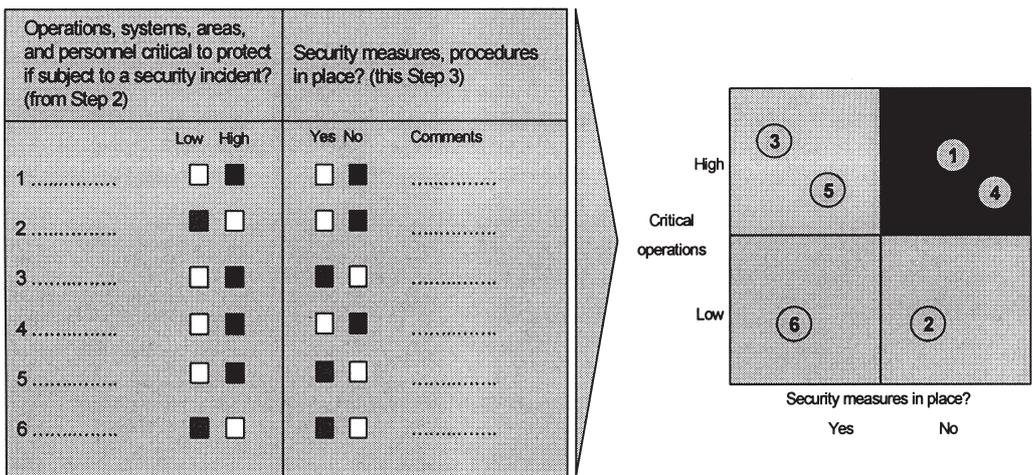
**Verwendung im Assessment:**

1. Erkenntnisse über kritische Betriebsabläufe, Systeme und Personal werden gewonnen, die dann wiederum für die Berücksichtigung bei
2. einem an Bord-Audit Verwendung finden (Schritt 7).

**Was ist zu unternehmen:**

Ziehen Sie den Anhang B heran und verwenden Sie ihn für das hier zu erfüllende Ziel, s.o.

- 1.) Ermitteln Sie die bestehenden Security-Maßnahmen zu jedem als kritisch eingestuftem Betriebsablauf.
- 2.) Gehen Sie zurück zum Schritt 2 und vergleichen Sie die kritischen Betriebsabläufe, Systeme, Personal und Bereiche mit den nun in Schritt 3 ermittelten existierenden Maßnahmen. Verwenden Sie hierzu den Anhang B.



**Schritt 4: Identifizierung möglicher Bedrohungsszenarien**

**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.3 und Teil B, 8.9

**Ziel:** Beschreibung von am ehesten zu erwartenden Szenarien in Bezug auf kritische Betriebsabläufe, existierenden Security-Maßnahmen.

**Endergebnis:** Liste mit relevanten Security-Ereignis- und Bedrohungsszenarien

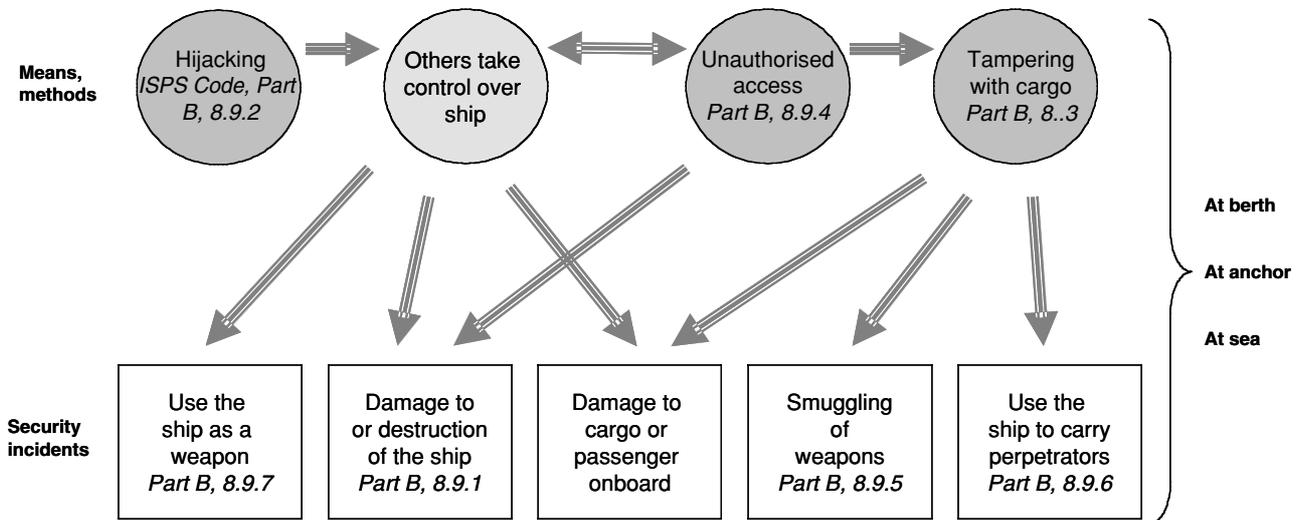
**Verwendung im Assessment:** Zur Unterstützung der Maßnahmenplanung, um Bedrohungslagen begegnen zu können. Anhand der Szenarien kann dann auch ausgewertet werden, an welchen Stellen besondere Verwendungen bestehen.

**Was ist zu unternehmen:**

Zunächst ist festzuhalten, dass die Identifikation von derartigen Szenarien nicht zu sehr ins Detail gehen darf und es auch keine Standardantworten geben kann. Allerdings sind die spezifischen Besonderheiten des/der Schiffe zu berücksichtigen, wie z.B. Besatzung, Ladung, Fahrtgebiet, Häfen und ähnliches.

- 1.) Sollten keine bestimmten Motive feststellbar sein, weil das Schiff, das Fahrtgebiet, die Ladung keine mögliche Bedrohung erkennen lässt, dann sollten die Standard-Bedrohungsszenarien aus dem ISPS-Code, Teil B, 8.9 gewählt werden.

2.) Wenn Motive für eine Bedrohung vorhanden sind, dann ist die Liste im Teil B, Nr. 8.9 des ISPS-Codes daraufhin zu erweitern. Verwenden Sie hierzu den Anhang „C“.



**Schritt 5: Bedrohungs- und Angreifbarkeitsbewertung**

**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.3 und Teil B, 8.9 und 8.10

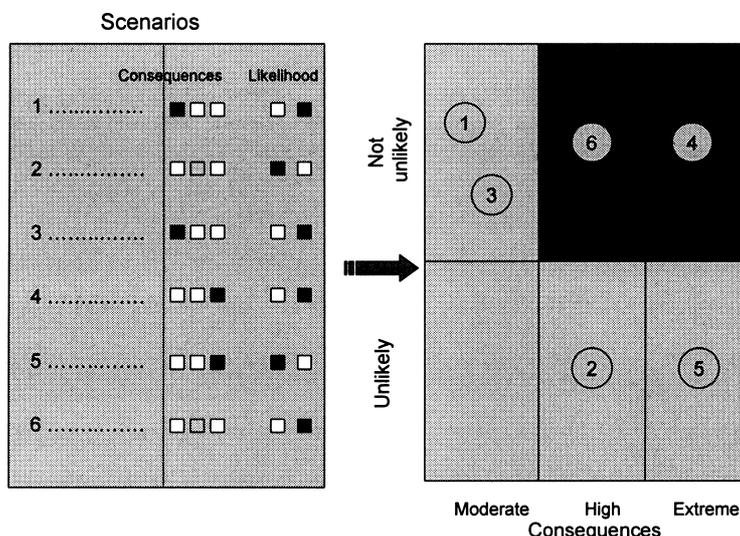
**Ziel:** Bewertung der im Schritt 4 erstellten Szenarien, hinsichtlich Ihrer Wahrscheinlichkeit sowie hinsichtlich der sich daraus ergebenden Konsequenzen.

**Endergebnis:** Aufgelistete Szenarien, die am ehesten zutreffen können und die ein hohes Risiko in sich bergen.

**Verwendung im Assessment:** Als Basis für die Erstellung von Anleitungen zur Implementierung von diesbezüglichen Security-Maßnahmen.

**Was ist zu unternehmen:** Die innerhalb des Schrittes 4 erstellte Liste ist gemäß dem unten stehenden Beispiel zu ergänzen

- 1.) Bewertung der Wahrscheinlichkeit in wahrscheinlich und unwahrscheinlich bei gleicher Hinzuziehung der identifizierten Motive existierenden Maßnahmen und kritischen Betriebsabläufe.
- 2.) Zuordnung des unter 1.) festgestellten Ergebnisses unter Hinzuziehung des Anhangs „C“.



**Schritt 6:** Erstellung einer Checkliste für die Schiffs –Security - Inspektionsliste

**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4 und Teil B, Abschnitt 8

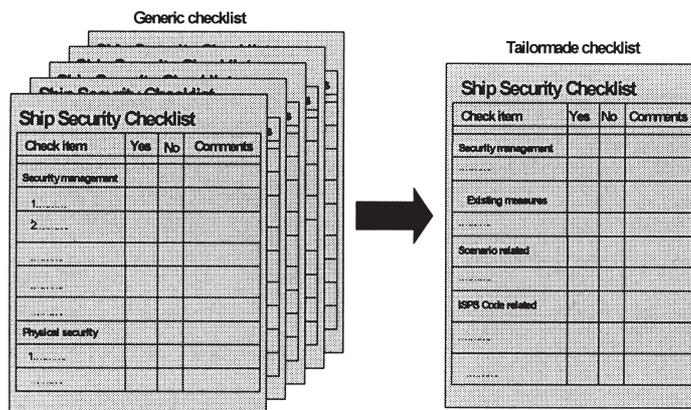
**Ziel:** Entwicklung einer auf das jeweilige Schiff spezifizierte Checkliste, die auf die zusammengefassten Ergebnisse der Schritte 1 bis 5 basiert sowie auf die entsprechenden Teile A und B des ISPS-Codes.

**Endergebnis:** Anwendung der Checkliste im Schritt 7.

**Verwendung im Assessment:** Die Checkliste dient neben einer organisierten Inspektions-Durchführung gleichzeitig auch als Assessment-Dokumentation.

**Was ist zu unternehmen:** Aufbau der Checkliste unter Zuhilfenahme des Anhangs D. Dabei sollte der Anhang D um die eigenen bzw. spezifischen Unternehmenserfahrungen sowie um die besonderen Fahrt-Gebietsbedingungen erweitert werden.

- 1.) Heranziehung der im Schritt 5 identifizierten Betriebsabläufe, Schiffssecuritybereiche, Betriebssysteme und Personal, die einen Securitybezug innerhalb der Bedrohungsszenarien darstellen.
- 2.) Selektieren Sie die Szenarien nach der Rangfolge der am ehesten eintreffenden Bedrohungsmöglichkeiten.
- 3.) Fügen Sie den im o.g. Punkt 2.) selektierten Szenarien die im Schritt 3 identifizierten bereits bestehenden Security-Maßnahmen sowie die identifizierten Maßnahmenlücken hinzu.
- 4.) Ermitteln Sie weitere heranzuziehende Maßnahmen, Überprüfungspunkte, Besonderheiten für eine bordseitige Securityinspektion. Beachten Sie hierbei den Anhang E, der eine Reihe von Security-Maßnahmen vorschlägt.



**Schritt 7:** Schiffsbegehung zur Überprüfung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.3 und Teil B, 8.14 und teilweise 8.10

**Ziel:** Durchführung und Dokumentation einer Schiffsbegehung zur Überprüfung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.

**Endergebnis:** Erkenntnis über existierende Security-Maßnahmen und ihre Funktionalität sowie die Erkenntnisse über Maßnahmenlücken und den damit verbundenen Lösungswegen.

**Verwendung im Assessment:** Jene Security-Maßnahmen, die bordseitig fehlen, aber notwendig sind, stellen die Basis des SSP dar, weil sie Grundlage der Aktivitäten sind, die durch den SSP anzuschieben und dauerhaft aufrecht zu halten sind.

**Was ist zu unternehmen:**

- 1.) Besichtigung durchführen.
- 2.) Checkliste (siehe Schritt 6) abarbeiten und entsprechende Vermerke anfertigen, wenn Lücken und/oder Schwachstellen im bordseitigen Securityregime erkannt werden, insbesondere

- a) Konflikte zwischen Security- und Safety-Maßnahmen.
- b) Konflikte zwischen Schiffsbetriebspflichten und Securityerwartungen.
- c) Mängel im Securitytraining.
- d) unzureichende Wartung oder ineffizientes Securityequipment bzw. Securitysysteme.
- e) Durchführung effizienter Securitywache unter Einbeziehung der Belastungen aus dem Schiffsbetrieb.

**Ship Security Survey Checklist**

Issue to check:	No	Yes	Comment
1.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.....	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Existing security measures in place, ok, but: conflict with safety- evacuation
4.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6.....	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

**Schritt 8:** Schwachstellenanalyse, Verfahren zur Vermeidung von Schwachstellen

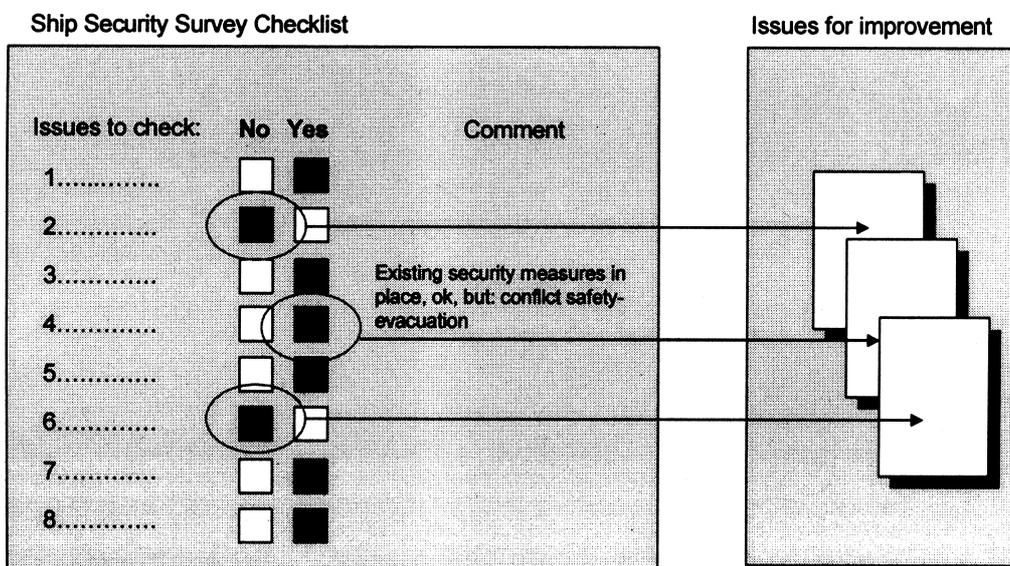
**ISPS-Code Bezug:** siehe Teil A, 8.4.4 und Teil B, 8.3, 8.7, 8.8, 8.9 und 8.14

**Ziel:** Ermittlung notwendiger Verfahren zur Verbesserung der Security - auf der Basis der Bordbesichtigung - und Empfehlungen für entsprechende Aktivitäten zur Umsetzung betreffender Maßnahmen.

**Endergebnis:** Liste mit den notwendigen Verbesserungen und Beschreibung entsprechender Verfahren zur Erreichung des Ziels einer größtmöglichen Gefahrenabwehr.

**Verwendung im Assessment:** Das Endergebnis schließt die Bewertung ab und dient dem SSP als Basis, auf der der Plan weiter aufgebaut wird.

- Was ist zu unternehmen:**
- 1.) Nehmen Sie die bordseitige Besichtigungscheckliste und beachten dabei die angebrachten Vermerke, die Abweichungen bzw. Verbesserungsbedarf an der jeweiligen Stelle aufzeigen.
  - 2.) Legen Sie die notwendigen Verbesserungen pro ermittelter Abweichung fest.
  - 3.) Schlagen Sie Maßnahmen vor, die dafür geeignet sind, dass die getroffenen Securityverbesserungen effizient sind und Bestand haben.



**Anlage 2**

**Durchführungskatalog  
RISIKOBEWERTUNG FÜR DAS SCHIFF**

Name des Schiffes: Tonnage:  
 IMO-Nr.: GL Reg. Nr. / Klassifikationsges.:  
 Flagge: Heimathafen:  
 Schiffstyp: Rufzeichen:

Erstellungsdatum der Risikobewertung:  
 Datum der Schiffsbegehung:  
 Ort der Schiffsbegehung:

Name und Unterschrift des Bewertenden:

**Zusammenfassung, wie die Bewertung durchgeführt wurde:**

...

**Während der Bewertung gefundene Schwachpunkte bzw. kritische Stellen**

...

**Zu ergreifende Gegenmaßnahmen, um diesen Schwachpunkten zu begegnen:**

...

Datum der Durchführung der Überprüfung: Name, Unterschrift:  
 Datum der Erteilung der Genehmigung: Name, Unterschrift:

**ANHANG A – IDENTIFIKATION VON ANGRIFFSMOTIVEN**

Motiv:	Fragen:	Beispiel:	Eintritt:				Kommentar:
			Sehr unwahrscheinlich	Unwahrscheinlich	möglich	Wahrscheinlich	
<b>1. POLITISCH:</b>							
1.1	Gibt es politische (einschließlich religiöse, ideologische, ethnische, nationalistische) Motive in Verbindung mit dem betrachteten Schiff (Flagge, Eigner, Besatzung) oder mit dem Handel (Ladung, Passagiere, Handelsgebiet bzw. Hafen)?	Ware (z. B. Waffenteile, norwegisches Walfleisch, nukleare Waren) und Handelsgebiet/Hafen (Mittlerer Osten, USA)					
1.2	Treibt Ihr Schiff Handel in einem Gebiet mit instabiler politischer Situation?	Länder mit Wahlen, Demonstrationen, Bürgerkriegen, Aufständen (Westafrika, Mittlerer Osten)					
1.3	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>2. SYMBOLISCH:</b>							
2.1	Kann Ihr Schiff als Mittel genutzt werden, um symbolisch den Handel zu treffen?	Bekannte Gebäude, Statuen, Brücken usw. (Golden Gate Brücke, Oper von Sidney usw.)					
2.2	Besucht Ihr Schiff einen Hafen, in dem internationale Ereignisse stattfinden?	Ausstellungen, Sport-, politische Ereignisse usw. (Olympische Spiele, EXPO, Welthandelstreffen usw.)					
2.3	Kann Ihr Schiff benutzt werden, um bedeutungsvolle Umweltgebiete zu beschädigen?	Gebiete für Tourismus, wirtschaftliche Nutzung der Natur (Fischfarmen, Strände, Küstenstädte usw.)					

Motiv:	Fragen:	Beispiel:	Eintritt:				Kommentar:
			Sehr unwahrscheinlich	Unwahrscheinlich	möglich	Wahrscheinlich	
2.4	Stellt Ihr Schiff selbst einen symbolischen Wert dar oder trägt es einen symbolischen Wert?	Schiff hat besondere Fracht (z.B. Waffen), unterstützt Operationen (Öl für Kriegsaktionen, Ausstattung für Industrieprojekte), Schiff arbeitet für Aufgaben in öffentlicher Diskussion (z.B. Fahrtgebiet, natürliche Ressourcen usw.)					
2.5	Stellen das Erscheinungsbild oder das Profil Ihres Schiffes, der Reederei oder die Warenmarke ein Motiv für ungesetzliche Maßnahmen dar?	Wegen der Firmenpolitik (z.B. Arbeitsausbeutung, politisches Verhalten), wegen der Arbeiten, in welche die Reederei involviert ist (z.B. Rohstoffreserven, Waffen)					
2.6	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>3. WIRTSCHAFTLICH:</b>							
<b>3.1 GEWINN:</b>							
3.1.1	Hat das Schiff besondere Ladung (wirtschaftlicher Wert, beschränkte Verfügbarkeit am Markt)?	Plutonium, Mittel zur Massenvernichtung usw.					
3.1.2	Ist es wahrscheinlich, dass Schmuggel in Verbindung mit Terror von den Häfen, die das Schiff anläuft, ausgeht?	z.B. Schmuggel von Personen und Gütern von Afrika nach Italien					
3.1.3	Ist es wahrscheinlich, dass die Besatzung an Schmuggel i.V.m. Terror teilnimmt oder es duldet?	z.B. gemeinsame Sache bei ethnischen Motiven machen.					
3.1.4	Wird das Schiff in Gebieten eingesetzt, die für Piraterie bekannt sind?	Vgl. jährlichen Piraterie-Bericht (ICC)					
3.1.5	Stellen Schiff, Ladung oder Passagiere ein Risiko für Entführungen dar?	Wertvolles Schiff, Ladung oder Passagiere, die für Drohungen und erpresserische Forderungen benutzt werden können					
3.1.6	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>3.2 Schaden gegenüber Gesellschaft oder Industrie:</b>							
3.2.1	Kann das Schiff dazu benutzt werden, kritische Punkte für den Handel oder kommerzielle Aktivitäten zu zerstören?	Blockieren von Häfen, Kanälen, Kollisionen mit Brücken oder Offshore-Einrichtungen usw.					
3.2.2	Ist der Handel, den das Schiff durchführt, für die Gesellschaft wesentlich?	Wesentliche Ausrüstung für Industrieprojekte (z.B. Pipelines, Offshore-Installationen usw.) oder für die industrielle Produktion (Gold, Silber, Silikate usw.)					
3.2.4	Könnte ein ungesetzlicher Akt gegen das Schiff oder den Handel dem Staat oder der Industrie Schaden zufügen?	Beispiel: Marktbeschränkungen durch reduziertes Vertrauen z.B. Reisen, Passagiertransporte usw.					
3.2.5	<i>Fügen Sie andere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>3.3 Schäden gegenüber der Reederei:</b>							
3.3.1	Stellen das Schiff selbst oder die Ladung ein wesentliches Einkommen für das Unternehmen dar?	Beispiel: Signifikanter Verlust durch spezialisiertes Schiff für besondere Ladung, Einsatzgebiete usw.					

Motiv:	Fragen:	Beispiel:	Eintritt:				Kommentar:
			Sehr unwahrscheinlich	Unwahrscheinlich	möglich	Wahrscheinlich	
3.3.2	Hat die Reederei "Feinde", die in der Lage sind, ungesetzliche Akte zu begehen?	Beispiel: Politische Gruppen, Geschäftskonkurrenz, frühere Angestellte usw.					
3.3.3	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>4. FURCHT</b>							
4.1	Kann Ihr Schiff als Mittel benutzt werden, Vorgänge zu eskalieren und dadurch Furcht in der Gesellschaft hervorrufen?	Beispiel: Explosionen, Kollisionen mit Bauwerken, Ammonium-Verklappung usw. (viele Tote unter Passagieren, Verklappung von nuklearen Abfällen usw.)					
4.2	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						
<b>5. ANDERE MOTIVE</b>							
5.1	Gibt es weitere Motive, um ungesetzliche Akte gegenüber dem Schiff durchzuführen?	Ungesetzliche Akte gegen das Schiff führen zu Medienpräsenz in der Öffentlichkeit					
5.2	<i>Fügen Sie weitere relevante Fragen hinzu!</i>						

**GESAMTBEWERTUNG DER MOTIVE – Fassen Sie die Prüfliste zusammen und untersuchen Sie, welche Punkte weiter betrachtet werden müssen.**

**ANHANG B – SCHIFFSSEITIGE SCHLÜSSELOPERATIONEN**

Anhang B soll dazu benutzt werden,

1. schiffsseitig kritische Operationen, Systeme, physikalische Gebiete und Personal zu erkennen, die Gegenstand eines Sicherheitszwischenfalls sein können. Diese sollten i.V.m. den Handelsgebieten, dem Schiff und den Charakteristika der Arbeiten ermittelt werden.
2. Bestehende Security-Maßnahmen für Operationen, Systeme, physikalische Gebiete und Personal (rechte Spalte von Schritt 3 – ISPS Code Teil B 9.9-9.49) sind zu berücksichtigen.

Aufgaben in bestimmten Bereichen, mit Systemen, Personal		Eingabe von Schritt 2:		Eingabe von Schritt 3:		Kommentare
		Kritikalität		Eingeführte Security-Maßnahmen		
		Gering	Hoch	Ja	Nein	
<b>1. ZUGANGSKONTROLLE – PERSONAL, PASSAGIERE, BEVÖLKERUNG USW.</b>						
1.1	Zugangslaternen					
1.2	Gangways					
1.3	Rampen					
1.4	Zugangstüren, Bullaugen, Fenster und Anschlussöffnungen					
1.5	Leinen und Ankerketten					
1.6	Kräne und Ladegeschirr					
1.7	Zugang über die Schiffsseite (Freibord)					
1.8	Ausrüstung und Gepäck, das an Bord gebracht wird					
1.9	An Bord gefundenes unbegleitetes Gepäck					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					

Aufgaben in bestimmten Bereichen, mit Systemen, Personal		Kritikalität		Eingeführte Security- Maßnahmen		Kommentare
		Gering	Hoch	Ja	Keine	
<b>2. GEBIETE MIT ZUGANGSBESCHRÄNKUNGEN AUF DEM SCHIFF</b>						
2.1	Brücke					
2.2	Navigationseinrichtungen (Funkausrüstung, Radar, GPS usw.)					
2.3	Maschinenräume, Stromversorgungen, Steuerräume					
2.4	Kontrollräume					
2.5	Kombüsen- / Pantrybetrieb					
2.6	Be- und Entlüftung, Klimaanlage					
2.7	Räume mit Zugang zu Trinkwassertanks, Pumpen oder Verteiler					
2.8	Schiffsrumpf, Ballasttanks					
2.9	Ruder und Propeller					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					

<b>3. LADUNGSUMSCHLAG</b>						
3.1	Ladungszugangspunkte (Luken, Durchlässe, Rohrleitungen)					
3.2	Lagerraum für Ladung einschl. Zugangspunkten					
3.3	Besondere Räume für gefährliche Güter oder gefährliche Substanzen					
3.4	Ladegeschirr, weitere Ausstattung zur Bewegung von Ladung					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					

Aufgaben in bestimmten Bereichen, mit Systemen, Personal		Kritikalität		Eingeführte Security- Maßnahmen		Kommentare
		Gering	Hoch	Ja	Nein	
<b>4. SCHIFFSVORRÄTE</b>						
4.1	Zugangspunkte zur Lieferung an das Schiff					
4.2	Lagerräume					
4.3	Zugangspunkte zu den Lagerräumen					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					
<b>5. SECURITY-ÜBERWACHUNG</b>						
5.1	Beleuchtung					
5.2	Ausguck (Reise)					
5.3	Sicherheitswachen und Deckwache einschl. Patrouillen					
5.4	Automatische Zutrittskontrollsysteme					
5.5	Überwachungssysteme					
5.6	Räume für Sicherheits- und Überwachungs-ausrüstung					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					
<b>6. SICHERHEITSAUSSTATTUNG</b>						
6.1	Rettungsboote und Rettungswesten					
6.2	Alarmer, Signale und Markierungen					
6.3	Fluchtrouten					
6.4	Feuerbekämpfungssystem					
	<i>Fügen Sie weitere relevante Punkte hinzu!</i>					





Bedrohung	Relevant		Mögliche Konsequenzen (Menschen, Material, Umwelt)			Wahr-scheinlich		Kommentar
	Ja	Nein	Gering	Hoch	Extrem	Nein	Ja	
<b>6. Benutzen des Schiffes, um Täter und ihre persönliche Ausstattung zu transportieren</b>								
• Blinde Passagiere schleichen an Bord und verstecken sich in der Ladung								
• Betreten des Schiffes in einem Hafen oder während der Reise als "Passagier" oder "Besatzung"								
• Betreten des Schiffes in einem Hafen oder während der Reise als "falscher Lotse", "Versorger", "Besichtiger" o. ä.								
• <i>Weitere Punkte bitte einfügen</i>								

Bedrohung	Relevant		Mögliche Konsequenzen (Menschen, Material, Umwelt)			Wahr-scheinlich		Kommentar
	Ja	Nein	Gering	Hoch	Extrem	Nein	Ja	
<b>7. Benutzung des Schiffes selbst als eine Waffe oder auch als Mittel, um Beschädigung oder Zerstörung herbeizuführen</b>								
• Besatzung übernimmt die Kontrolle über das Schiff								
• Passagiere übernehmen die Kontrolle über das Schiff								
• Blinde Passagiere, eingedrungene Personen übernehmen die Kontrolle über das Schiff								
• Blockieren kritischer Systeme wie Antrieb, Steuerung usw. in einer kritischen Position (z.B. in der Nähe eines Terminals)								
• Im Entführungsfall (vgl. Punkt 4)								
• Übernahme der Kontrolle über das Schiff und Beschädigen eines anderen Schiffes								
• Im Entführungsfall (vgl. Punkt 4): Übernahme der Kontrolle über das Schiff und Beschädigen eines Bauwerks an Land, eines Terminals, einer chemischen Fabrik o. ä.								
• Im Entführungsfall (vgl. Punkt 4: Übernahme der Kontrolle über das Schiff und Beschädigen einer Offshore-Einrichtung)								
• Im Entführungsfall (vgl. Punkt 4: Übernahme der Kontrolle über das Schiff und absichtliches Aufgrundsetzen)								
• <i>Weitere Punkte bitte einfügen</i>								

**ANHANG D – VOR-ORT-BESICHTIGUNG, UM BEREITS IN KRAFT GETRETENE ABWEHRMAßNAHMEN ZU ÜBERPRÜFEN UND AUSZUWERTEN**

Schiffsklasse:                      Schiff:                                      Schiffstyp:

Mögliche Schwachpunkte können sein

- Konflikte zwischen Gefahrenabwehr- und Schutzmaßnahmen
- Konflikte zwischen Schiffsdiensten und Anweisungen, die Gefahrenabwehr betreffend
- Konflikte zwischen Wachdiensten/Mannschaftsstärke insbesondere mit Übermüdung und geringerer Wachsamkeit
- Mängel im Gefahrenabwehrtraining, ungenügende Übungen
- Ungenügende Sicherheitsausrüstung und –system, mangelndes Kommunikationssystem

Vor-Ort-Begehung	Ja	Nein	Beobachtung	Empfehlung
Beachte Anhang B und C			(inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	(basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
<b>1. Kontrollierter Zugang zum Schiff, inkl. Identifikationssystem</b>				
a) Sind die Luken und Fenster zur Küsten- und Wasserseite geschlossen und gesichert?				
b) Sind Leitern vorhanden und sind diese vor unberechtigtem Zutritt gesichert?				
c) Sind Maßnahmen in Kraft, welche alle identifizierten Zutrittsorte kontrollieren?				
d) Ist eine Sicherheitsausrüstung zur Personenkontrolle vorhanden?				
e) Wird ein Personenidentifikationssystem genutzt?				
f) Wird dieses System regelmäßig erneuert?				
g) Gibt es eine Verfahrensweise, um den Zutritt auf das Schiff zu verweigern?				
h) Gibt es eine Verfahrensweise, welche die Zutrittsverweigerung und die versuchte Zutrittserlangung aufzeichnet?				
i) Werden Kaufleute, Arbeiter und Monteure beim Einschiffen überprüft?				
j) Werden stichprobenartige Überprüfungen bezüglich der Gründe des Einschiffens durchgeführt?				
k) Werden Besucher für die gesamte Zeit, die sie sich an Bord aufhalten, begleitet?				
l) Gibt es nur einen Zugangsweg für alle Personen, die an Bord kommen?				
m) Wird die Gangway ständig überwacht?				
n) Sind Tauen und Ankerketten vor unberechtigtem Zutritt geschützt?				
o) Wird die Hafenseite des Schiffes kontrolliert?				
p) Wird die Wasserseite des Schiffes kontrolliert?				
q) Werden Sicherheitsmitteilungen an der Gangway angebracht?				
<i>Weitere Punkte einfügen</i>				

Vor-Ort-Begehung	Ja	Nein	Beobachtung	Empfehlung
Beachte Anhang B und C			(inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	(basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
<b>2. Kontrolle der Einschiffung von Personen und ihre Wirkungsweise (beaufsichtigtes und unbeaufsichtigtes Gepäck)</b>				
a) Gibt es eine Verfahrensweise, welche das Einschiffen von Mannschaft und Passagieren kontrolliert?				
b) Werden Personen und Gepäck durchsucht?				
c) Gibt es hierfür eine Sicherheitszone?				
d) Gibt es einen Sicherheitshinweis, dass Personen und ihr Gepäck durchsucht werden kann?				
e) Gibt es ein Verfahren, um durchsuchte und noch nicht durchsuchte Personen zu separieren?				
f) Gibt es ein Verfahren, um einschiffende von ausschiffenden Personen zu unterscheiden?				
g) Gibt es eine Verfahrensweise, wie mit unbeaufsichtigtem Gepäck umzugehen ist?				
h) Wird unbeaufsichtigtes Gepäck durchsucht?				
i) Sind die Verantwortlichkeiten der durchsuchenden Personen genau festgelegt?				
<i>Weitere Punkte einfügen</i>				

<b>Vor-Ort-Begehung</b> Beachte Anhang B und C	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Beobachtung</b> (inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	<b>Empfehlung</b> (basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
<b>3. Überwachung des Schiffsdecks und der das Schiff umgebenden Bereiche</b>				
a) Sind das Schiffsdeck und die das Schiff umgebenden Bereiche ausreichend ausgeleuchtet?				
b) Ist die Verantwortung für die Wartung der Beleuchtung geklärt?				
c) Ist die Verantwortlichkeit und das Verfahren für die Beleuchtung als solche geklärt?				
d) Sind alle Zugangsbereiche beleuchtet?				
e) Sind alle kritischen Bereiche beleuchtet?				
f) Ist das ankernde Schiff ausreichend beleuchtet?				
g) Ist die Beleuchtung ausreichend gesichert, wenn einige Beleuchtungseinrichtungen ausfallen?				
h) Sind die Schiffsseiten ausreichend beleuchtet?				
i) Sind die Beleuchtungseinrichtungen ausreichend?				
j) Ist die Stromversorgung bei Ausfall der Hauptversorgung gesichert?				
k) Ist die Überwachung des Schiffsdecks sichergestellt?				
l) Ist die Überwachung der Schiffsumgebung sichergestellt?				
m) Sind die Wachhabenden ausreichend angewiesen worden?				
n) Werden Streifengänge zur Überwachung durchgeführt?				
o) Gibt es eine Anweisung, wie die Mannschaft/Wachhabenden anzuweisen sind?				
p) Ist technisches Gerät vorhanden, um ein Eindringen festzustellen?				
Weitere Punkte einfügen				

<b>Vor-Ort-Begehung</b> Beachte Anhang B und C	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Beobachtung</b> (inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	<b>Empfehlung</b> (basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
<b>4. Beaufsichtigen von Ladung und Waren/Schiffsvorräte</b>				
a) Sind Maßnahmen für Routineuntersuchungen bei Ladevorgängen in Kraft				
b) Werden visuelle und/oder physische Untersuchungen durchgeführt?				
c) Werden die Versiegelungen stichprobenartig untersucht?				
d) Wird kontrolliert, ob die Ladung mit den Ladepapieren übereinstimmt?				
e) Sind Maßnahmen in Kraft, die verhindern, dass Unbefugte sich an gefährlicher Ladung zu schaffen machen?				
f) Werden Scanner/Detektoren eingesetzt?				
g) Sind die Verantwortlichkeiten für die Beaufsichtigung geklärt?				
h) Werden die Schiffsvorräte kontrolliert?				
i) Wird die Beladung des Schiffes mit Vorräten/Waren überwacht?				
j) Sind die Schiffsvorräte vor unbefugtem Zugriff gesichert?				
k) Werden die Vorräte unmittelbar nach dem Beladen in einen sicheren Bereich überführt?				
Weitere Punkte einfügen				

<b>Vor-Ort-Begehung</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Beobachtung</b> (inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	<b>Empfehlung</b> (basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
Beachte Anhang B und C				
<b>5. Überwachung von geschützten Bereichen und Sicherstellung, dass nur berechnigte Personen Zugang zu diesen Bereichen haben</b>				
a) Sind geschützte Bereiche eingerichtet?				
b) Werden alle in Anhang B erwähnten Bereiche ausreichend geschützt?				
c) Sind alle Türen, Luken und Öffnungen bekannt und aufgelistet?				
d) Gibt es ein Verfahren, welches das Verschließen dieser Öffnungen sicherstellt?				
e) Ist die Verantwortung für das Verschließen geklärt?				
f) Ist die Verantwortung für die Ausgabe von Schlüsseln geklärt?				
g) Gibt es ein Schlüsselverzeichnis?				
h) Muss bei der Ausgabe von Schlüsseln eine Unterschrift geleistet werden?				
i) Wird die Verteilung der Zentralschlüssel kontrolliert?				
j) Werden Schlüssel und Schlösser an einem geschützten Ort aufbewahrt?				
k) Sind die geschützten Bereiche verschlossen?				
l) Sind die Notausgänge aus geschützten Bereichen von innen verschlossen?				
m) Sind die Ladeluken und die Fenster der Mannschaftsunterkünfte geschlossen und gesichert?				
n) Sind alle Luken durch Schlösser oder ähnliche Vorrichtungen gesichert?				
o) Sind die Ladeluken für Kranbeladung zusätzlich gesichert?				
<i>Weitere Punkte einfügen</i>				

<b>Vor-Ort-Begehung</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Beobachtung</b> (inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	<b>Empfehlung</b> (basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
Beachte Anhang B und C				
<b>6. Gewährleistung, dass die Sicherheitsausrüstung, -kommunikation und -information zur Verfügung steht</b>				
a) Sind technische Sicherheitseinrichtungen vorhanden (CCTV, Scanner, Detektoren, Alarm u.a.)?				
b) Gibt es Verfahrensanweisungen, wie diese Einrichtungen zu testen, warten und kalibrieren sind?				
c) Ist ein Sicherheitsalarm eingerichtet und in Gebrauch??				
d) Sind die Kommunikationssysteme aufgelistet?				
e) Sind vorläufige Kommunikationssysteme für die Gefahrenabwehr installiert?				
f) Werden Sicherheitsinformationen in einem geschützten Bereich gelagert?				
g) Sind die Personen benannt, welche Sicherheitsinformationen einholen und weitergeben?				
<i>Weitere Punkte einfügen</i>				

	Ja	Nein	Beobachtung (inkl. möglicher Schwachpunkte und Beachtung der Privatsphäre der Mannschaft)	Empfehlung (basierend auf den Beobachtungen mit dem Ziel, die identifizierten Schwachpunkte zu berichtigen)
<b>7. Gewährleistung der Sicherheitsverpflichtungen</b>				
a) Sind die Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten für das Sicherheitspersonal festgelegt?				
b) Ist die Mannschaftsstärke ausreichend, um diese Verpflichtungen wahrzunehmen?				
c) Sind die Kommunikationswege festgelegt?				
d) Gibt es einen Plan, um das Schiff zu durchsuchen (Bomben, Drogen, blinde Passagiere)?				
e) Ist ein Verfahren in Kraft, das die Handhabung und Lagerung gefährlicher Güter sicherstellt und diese Güter inventarisiert?				
f) Ist ein Verfahren in Kraft, welches die Mannschaft mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vertraut macht?				
g) Werden Trainings und Übungen durchgeführt, die gewährleisten, dass die Mannschaft ihren Verpflichtungen zur Gefahrenabwehr nachkommen kann?				
h) Gibt es einen Ausweichplan, wie auf Sicherheitspläne reagiert werden muss?				
<i>Weitere Punkte einfügen</i>				