



KYSTVERKET
KYSTDIREKTORATET

HARMONISERING AV ID-KORT OG ADGANGSKONTROLLSYSTEMER I NORSKE ISPS-HAVNETERMINALER

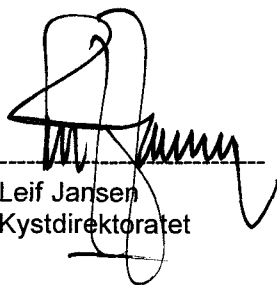
Anbefalte løsninger fremmet av en samarbeids-
gruppe med representanter fra Kystdirektoratet,
Norsk Havneforbund og transportnæringen

APRIL 2006

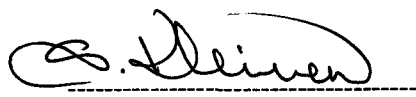
INNSTILLING

En samarbeidsgruppe som har bestått av representanter for Kystdirektoratet, Norsk Havneforbund, Bedriftsforbundet, Logistikk- og transportindustriens landsforening og Norges Lastebileier-Forbund, og som har vurdert alternative løsninger for samordning og harmonisering av ID-kort og adgangskontrollsystemer i norske ISPS-havneterminaler, legger med dette frem sin innstilling. Innstillingene er enstemmig.

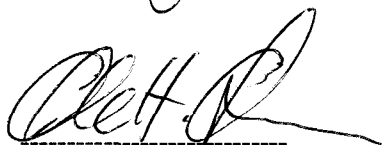
Oslo, 7. april 2006



Leif Jansen
Kystdirektoratet



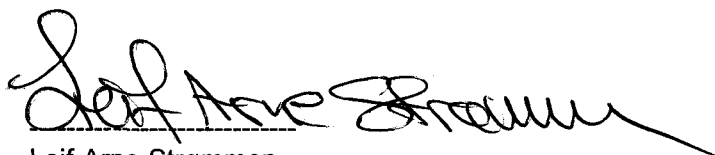
Sigurd Kleiven
Norsk Havneforbund/Norsk
Havneforening



Ole Helmick Øen
Norges Lastebileier-Forbund



Marit Graff-Hagen
Bedriftsforbundet



Leif Arne Strømmen
Logistikk- og Transportindustriens
Landsforening/Nor-Cargo AS

1. INNLEDNING – PROBLEMSTILLINGER

Kystdirektoratet mottok høsten 2004 henvendelser fra Logistikk- og transportindustriens Landsforening, Norges Lastebileier-Forbund og Bedriftsforbundet, som representerer bedrifter og virksomheter som har sitt virke i eller som er leverandører av gods og/eller tjenester til havneterminaler som er omfattet av ISPS-koden. Organisasjonene uttrykte bekymring over utviklingen av ulike sikkerhetsregimer i de enkelte havneterminalene, herunder ulik praktisering og gjennomføring av kontroll- og sikkerhetstiltakene. Dette gjaldt i første rekke krav til identifikasjon og adgangskontroll for personell som har sitt arbeid i eller som skal levere gods og/eller tjenester i havneterminalene. Spesielt ble det hevdet at dette var i ferd med å utvikle seg til et problem for virksomheter som utfører oppdrag i flere havneterminaler, herunder transportvirksomheter og sjåførere.

De mest aktuelle problemstillingene kan summeres opp som følger :

1. En rekke havner har innført egne ID-kort med bilde og personlige data for innpassering i havneterminalen. Ofte praktiseres dette slik at generell adgang til terminalen er betinget av at vedkommende er i besittelse av et slikt ID-kort. Videre er slike ID-kort ofte utstyrt med magnetstripe og/eller smartbrikke med kode, som samtidig gir kortet en nøkkelfunksjon som gjør det mulig også å få adgang til terminalen utenom ordinær åpningstid, d.v.s. når adgangspunkt(ene) er låst og ubetjent. Utstedelse av særskilte ID-kort med slike egenskaper for hver enkelt havneterminal og/eller for flere havneterminaler innenfor et kommunalt eller interkommunalt havnedistrikt, innebærer i dag at personell som skal ha adgang til flere havneterminaler eller havnedistrikter må utstyres med ett ID-kort for hver terminal og/eller for hvert havnedistrikt. Organisasjonene finner dette lite rasjonelt og kostnadskrevende, og vanskelig håndterbart for dem det gjelder.

Problemstillingen er nært knyttet til behovet for å kunne få adgang til havneterminalene utenom ordinær åpningstid, og når adgangspunktene er låst og ubetjent. For transportvirksomheter og sjåførere hevdes dette å være en høyst aktuell situasjon i forbindelse med avlevering av gods til ulike tider på døgnet.

Kystdirektoratet har i denne sammenheng blitt henstilt om raskt å finne frem til fellesløsninger for adgangskort/ID-kontroll for eksternt personell til både offentlige og private havneanlegg. Et minimumskrav som fremmes er felles ID-kontroll/adgangskort til alle offentlige havneterminaler. I denne sammenheng ønskes også vurdert mulige midlertidige "straksløsninger" på kort sikt vs mer permanente løsninger på lengre sikt.

Organisasjonene har også vist til den løsning som er valgt for offentlige tjenestemenn utstyrt med ID-kort/-tjenestebevis utstedt av arbeidsgiver. Disse skal ha uhindret adgang til havneterminalen for å få utført sine lovpålagte tjenesteoppdrag (jf. Kystdirektoratets brev av 15. juli 2004). Kystdirektoratet har blitt bedt om å vurdere om tilsvarende løsning kan gjelde for private bedrifter som utfører oppdrag bestilt av skip, for transportører og for bedrifter som holder til på et ISPS-godkjent terminalområde.

2. Det oppleves at havner av samme kategori og størrelse/status (f.eks regionhavner) opererer med vidt forskjellige kontrolltiltak under sikkerhetsnivå 1. Det hevdes at dette kan variere fra ingen fysisk adgangskontroll til kontrollert passering av adgangspunkter bemannet med securitypersonell. Manglene harmonisering gjør det vanskelig og lite forutsigbart for dem som omfattes av kontrolltiltakene.
3. Identitets- og adgangskontrollen som praktiseres i noen norske havneterminaler hevdes å være til dels mer rigorøse og omfattende enn de som praktiseres i våre naboland og i andre land som skipene anløper.

Næringen ønsket på denne bakgrunn, i samarbeid med myndighetssiden, å finne frem til praktiske løsninger på de problemstillinger som er skissert ovenfor, for å sikre at transporten av gods m.v. til og fra havn kan avvikles på en fortsatt smidig måte uten unødig store kostnader og forsinkelser, og for å medvirke til at personell med legale oppdrag/ærender i havneterminalen får tilsvarende adgang til de områder der de skal utføre sitt arbeid.

Det er imidlertid en forutsetning at dette kan skje uten at man samtidig kompromitterer sikkerheten i havneterminalen og/eller for de skipene som befinner seg der.

Kystdirektoratet har som myndighets- og tilsynsorgan en plikt til å etterse at sikkerhets- og kontrolltiltakene i havnene fungerer i tråd med intensjonen og forutsetningene i regelverket, samtidig med at sjøtransportens konkurransevilkår og driftsforutsetninger ikke blir unødig forringet. Dette innebærer at Kystdirektoratet som myndighetsorgan også bør tilrettelegge for at de ulike *brukerne* av havneterminalene heller ikke møter *unødige* hindringer.

Kystdirektoratet ser det derfor som en oppgave å bidra til at det blir etablert mest mulig koordinerte og ensartede sikkerhetsregimer og praksis i sammenlignbare havneterminaler.

På denne bakgrunn ble det i samråd mellom brukerorganisasjonene, Norsk Havneforbund/-Norsk Havneforening og Kystdirektoratet nedsatt en samarbeidsgruppe til å vurdere de aktuelle problemstillingene og foreslå løsninger på kort og lengre sikt.

Gruppen har bestått av følgende representanter :

Avdelingsdirektør	Leif Jansen,	Kystdirektoratet (leder)
Havnekaptein	Sigurd Kleiven	Norsk Havneforbund/Norsk Havneforening
Produktdirektør	Leif Arne Strømmen	Logistikk- og Transportindustriens Landsforening/Nor-Cargo AS
Fagsjef	Ole Helmick Øen	Norges Lastebileier-Forbund
Advokat	Are Fagerhaug/	
Informasjonssjef	Marit Graff-Hagen	Bedriftsforbundet

Næringspolitisk rådgiver Lennart Hovland fra LTL har vært Strømmens vararepresentant, og deltok på samarbeidsgruppens første møte.

Samarbeidsgruppen har vært ledet av avdelingsdirektør Leif Jansen, Kystdirektoratet, som også har ivaretatt sekretariatsfunksjonen.

Samarbeidsgruppen ble enige om følgende mandat for arbeidet :

- a) Kartlegge, beskrive og dokumentere de ulike sikkerhetsregimene og praktiseringen av kontrolltiltakene. Klargjøre og konkretisere de problemstillinger og ulemper som følger av de ulike måter å praktisere kontrolltiltakene på, spesielt med vekt på adgangskontroll og bruk av ID-kort.
- b) Drøfte ulike former for ID-kontroll og adgangskontroll, herunder muligheter for bruk av eksisterende ID-bevis (førerkort m.v), muligheter for felles programmering og utnyttelse av de kortsystemer som er etablert i havnene i dag, og klargjøre om slike løsninger og kontrollordninger tilfredsstillende securitykravene i ISPS-koden
- c) Forslag til standardiserte og praktiske løsninger basert på a) og b), herunder behov og muligheter for straksløsninger på kort sikt (f.eks mulig aksept av førerkort eller annen offentlig ID) inntil eventuelle standardiserte og felles ID-kortløsninger måtte bli etablert.

Gruppen har hatt 3 møter, og har i sitt arbeid også konsultert sentrale ISPS-medarbeidere i Kystdirektoratet.

2. TILGJENGELIGHET OG SKJERPEDE KRAV TIL KONTROLL

Norske havneterminaler, spesielt de offentlige/kommunale, har tradisjonelt vært åpne terminaler med liten eller ingen kontroll med inn- og utpasseringer. Dette har medført at alle som har hatt ærender i havneterminalen eller om bord i skip har hatt tilnærmet uhindret adgang til dette.

Alle berørte parter må nå forholde seg til at implementeringen av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden innebærer en skjerpelse av securitykravene i havnene. En konsekvens av dette er at man ikke lenger kan forvente at adgangen til skip og havnearlegg vil være like enkel som tidligere, og at skjerpede kontrolltiltak må aksepteres. Målet må imidlertid være å finne frem til optimale kontrolltiltak som ivaretar kravet til skjerpet sikkerhet samtidig som man minimerer de ulemper som måtte følge av dette.

3. SENTRALE FØRINGER I FORHOLD TIL STANDARDISERING OG HARMONISERING AV SIKKERHETSTILTAK

Kystdirektoratet hadde inntil april 2005 gitt få føringer m.h.t. minimumskrav og standarder for dimensjonering, utforming og praktisering av sikkerhetstiltak i havnene, utover et forslag til sikringsklasser for gjerder. Årsaken til dette var i hovedsak en foreløpig begrenset kompetanse i Kystverket på dette området. Derfor ble det forutsatt, gjennom autorisasjon av anerkjente virksomheter - såkalte RSO'er - at disse skulle ha de nødvendige kvalifikasjoner for å dekke dette kompetansefeltet. I denne sammenheng ble det også antatt at de enkelte RSO'ene ville gjøre tilnærmet sammenfallende vurderinger av sårbarhet og risiki, og dermed også konkludere med tilnærmet den samme dimensjonering av sikkerhetstiltak i de respektive havneterminalene.

I forhold til føringer knyttet til standardsetting og harmonisering m.v. begrenset Kystdirektoratet seg derfor i første omgang til generelt å presisere overfor RSO'ene og havnene at dimensjoneringen og omfanget av sikkerhetstiltakene måtte baseres på og tilpasses den risikoprofil som fremgikk av sårbarhetsvurderingene og hvilken type havneterminal som var vurdert.

Senere erfaringer viste imidlertid at det nok var noe større variasjoner i sårbarhetsvurderingene og dimensjoneringen av sikkerhetstiltakene enn først forutsatt. Likevel syntes det å være visse minimumsstandarder som gikk igjen i de fleste planverk. Det ville f.eks være vanskelig å tenke seg en effektiv adgangskontroll til et terminalområde uten å etablere en form for gjerder eller barrierer og inn/utslusing gjennom porter.

Det syntes derfor å være et reelt behov for en ytterligere harmonisering av de tiltak som var under etablering i havnene. Det ble i denne sammenheng ansett som viktig å vektlegge at sikkerhetstiltakene ikke måtte overdimensjoneres i forhold til risikoprofilen og det trusselbildet man sto overfor, samtidig som tiltakene skulle tilfredsstillende regelverkets minimumskrav til sikring.

I praksis må det nok likevel aksepteres at det etableres en del forskjellige sikkerhetstiltak og -prosedyrer i havnene, avhengig av hvilken type havneterminal det gjelder (f.eks bulk, container, stykkgoods, passasjer/ferge m.m.) og dens trafikkstruktur, størrelse og beliggenhet m.v. Terminalene er forskjellige, og det vil måtte gjenspeiles i type og dimensjonering av sikringstiltak. Det vil åpenbart være andre krav til sikring av et lite bulkanlegg i en avsides

fjordarm enn hva det vil være til en stor containerterminal eller passasjer-/fergeterminal i en nasjonalhavn eller storby.

I så måte er det ikke uten videre relevant å sammenligne sikkerhetsregimet for havne-terminalene med det etablerte sikkerhetsregimet for lufthavnene. I lufthavnene møter vi et ensartet, harmonisert og forutsigbart sikkerhetsregime som er tilnærmet likt over hele landet og endog internasjonalt. Dette har sammenheng med at de fleste lufthavnene i security-sammenheng er å anse som *ensartede terminaler* i forhold til type trafikk og risiko/sårbarhet.

På grunnlag av erfaringer og styrket kompetanse etter en lang rekke planbehandlinger og verifikasjonsrunder, fastsatte så Kystdirektoratet i april 2005 et sett av minimumskrav til sikringstiltak ved norske ISPS – havneterminaler. Vi viser her til dokumentet "Kystdirektoratets minimumskrav til sikringstiltak ved norske ISPS – havneterminaler" av 19. april 2005. Når det gjelder adgangskontroll og identifikasjon er det her gitt følgende krav :

Adgangskontroll

Adgangskontroll er obligatorisk og følger av ISPS-kodens del A avsnitt 14.2.2 og avsnitt 16.3.1 og 16.3.2.

- a) Alle ISPS-havneterminaler skal ha innretninger for fysisk avsperring av terminalen ved ISPS-anløp.
- b) Ved anløp av ISPS-skip skal alle adkomstpunkter til havneterminalen være avlåst eller kontrollert av autorisert personell.
- c) Ved anløp av ISPS-skip skal kun klarert personell/kjøretøy befinne seg inne på terminalen.

Identifikasjon

- a) Alle ISPS-havneterminaler skal ha oppdatert liste over klarert personell.
- b) Alle som befinner seg inne på havneterminalen ved anløp av ISPS-skip skal bære synlig identifikasjonkort utstedt av havneterminalen.

Disse kravene sier imidlertid i utgangspunktet intet om at det nødvendigvis skal utstedes individuelle eller personlige ID-kort med bilde for alle som skal ha adgang til terminalen. Det avgjørende blir derfor hva den godkjente sikkerhetsplanen for det aktuelle terminalanlegget krever.

4. NÆRMERE KARTLEGGING OG DOKUMENTASJON AV PRAKSIS I NORSKE ISPS-HAVNETERMINALER

Samarbeidsgruppen gjennomførte våren 2005 en spørreundersøkelse blant et utvalg av offentlige trafikkhavner og blant fylkesavdelingene til Norges Lastebileier-Forbund. Siktemålet var å kartlegge og dokumentere det *reelle omfanget* av de problemstillinger som var reist omkring kravet til personlige ID- og/eller nøkkelkort og behovet for døgkontinuerlig tilgang til havneterminalene.

Undersøkelsen ble gjennomført i regi av h.h.vis Norsk Havneforbunds og Norges Lastebileier-Forbunds representanter i samarbeidsgruppen. De spørsmål som ble stilt til de respektive målgruppene fremgår av vedlegg 1 og vedlegg 2 til denne rapporten.

Svarene som kom inn var dels upresise, knappe og mangelfulle, og viste ellers stor variasjon i praksis og i vurderingene av tilgjengelighetsbehovet. En rekke av svarene og kommentarene bar videre preg av å være mer påstander enn dokumentasjon av de faktiske forhold. Totalt sett ga undersøkelsen derfor i liten grad grunnlag for å trekke klare konklusjoner m.h.t omfang og realiteter. Samarbeidsgruppen mener likevel at det samlet

sett foreligger nok dokumentasjon til å fastslå at problemstillingene som er reist er reelle, men kan nok samtidig være noe i tvil om selve omfanget. Uansett vil det for dem som er berørt være av stor betydning å få vurdert alternative og mer fleksible og kostnadseffektive løsninger.

5. AVGRENSING AV PROBLEMSTILLINGEN TIL AKTUELLE HAVNER OG PERSONELLGRUPPER

5.1. Havner

Samarbeidsgruppen har etter nærmere overveielse valgt å avgrense problemstillingene og mulige løsningsforslag til kun å omfatte de *offentlige/kommunale trafikkhavnene*. Det er vanligvis i disse havnene vi finner *mangfoldet* av brukere og personellgrupper med adgangsbehov. I tillegg har disse terminalene, før ISPS-koden ble etablert, normalt vært åpne terminaler med tilnærmet fri adgang.

De fleste private bedriftsterminaler og industrianlegg har tradisjonelt vært mer lukkede anlegg med allerede etablerte og veltilpassede identifikasjons- og adgangskontrollsystemer for sine operatører og ansatte. I tillegg er det i slike terminaler ofte et mer begrenset antall aktører. Samarbeidsgruppen har derfor antatt at de problemstillingene som er beskrevet innledningsvis ikke er like aktuelle for private terminalanlegg.

Kystdirektoratet har heller ikke noen hjemmel eller instruksjonsmyndighet overfor *private terminaleiere* når det gjelder å sette krav til *harmonisering* eller *samordning* av identifikasjons- og adgangskontrollsystemer. Her vil antakelig behovet for proprietære systemer gjøre seg gjeldende, og det vil således være opp til den enkelte private terminaleier selv å bestemme hvilke krav *utover minimumskravene* som de finner behov for å sette til ID- og adgangskontroll i den aktuelle terminalen.

Kystdirektoratet har for øvrig heller ikke pr. i dag noen generell instruksjonsmyndighet eller hjemmelsgrunnlag for å pålegge *noen* terminaler å harmonisere/koordinere identifikasjons- og adgangskontrolltiltak, heller ikke hva angår de offentlige/kommunale havneterminalene. Disse havnene er *kommunale foretak* underlagt den respektive *kommunale forvaltning*, og statlig myndighet kan derfor ikke *instruere* til denne type samordning og koordinering uten å ha et klart hjemmelsgrunnlag for det.

I henhold til "Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap i norske havner" – jf. ISPS-koden og Kystdirektoratets minimumskrav, skal havneterminalene ha adgangskontroll i havnen for å hindre ulovlig adkomst av gods, utstyr og personer. Verken i ISPS-forskriften eller i minimumskravene er det nedfelt spesifiserte krav til type adgangskontrollsystem. Kystdirektoratet har godkjent havneterminalenes planverk og verifisert implementeringen av sikkerhetstiltak uten hensyn til hvilke typer adgangskontrollsystem havneterminalene har hatt, så lenge de har tilfredsstilt de funksjonelle kravene i regelverkene. Kystdirektoratet kan ikke da i ettertid gå bort fra dette og pålegge havneterminalene å endre sine systemer uten å ha et klart rettslig grunnlag for det.

Uansett er Kystdirektoratet i tvil om instruksjon vil være den optimale fremgangsmåte. Begrunnede tilrådninger, anbefalinger og føringer vil ofte ha en mer positiv effekt enn pålegg. Det antas derfor at Kystdirektoratet fortrinnsvis bør gi *råd* eller *veiledning* i praktiseringen av regelverket, og det er dette samarbeidsgruppen i første rekke ønsker å legge opp til gjennom denne rapporten.

Dersom en slik anbefaling eller oppfordring overfor havneterminalene om frivillige løsninger ikke fører frem, og det fortsatt anses som påkrevd å få til en harmonisering, bør det imidlertid vurderes om en slik hjemmel om pålegg likevel bør forskriftsfestes.

5.2. Personellgrupper

Samarbeidsgruppen har drøftet hvilke kategorier personell som normalt vil ha behov for adgang til en ISPS-havneterminal, og som derfor vil være berørt av de aktuelle problemstillingene omkring adgangskontroll og ID-kort. Dette synes å være følgende grupper :

- A) Personell som er ansatt i eller av havneterminalen og som har sitt faste, daglige arbeid innenfor terminalens perimetersikring¹. Dette vil bl.a. kunne være laste/lossearbeidere, lager/terminalarbeidere, administrativt personell m.v.
- B) Øvrig personell som har sin faste, daglige arbeidsplass innenfor ISPS-terminalens perimetersikring, men som ikke er ansatt av eller i terminalen. Dette kan være tilsatte i eksterne industribedrifter og/eller forretninger/foretak i havneområdet, som - på grunn av sin fysiske beliggenhet og nærhet til havneterminalen - har måttet inkorporeres i ISPS-området.
- C) Besøkende og/eller kunder til virksomheter under punkt B).
- D) Skipsmannskaper
- E) Personell som har regelmessige og/eller tilfeldige skips- og havnerelaterte oppdrag i havneterminalen, men som ikke er ansatt av eller i terminalen eller av/i noen industribedrift eller forretningsforetak som er lokalisert innenfor ISPS-området. Dette vil bl.a være :

- * Servicepersonell som skal utføre bestilte oppdrag i terminalen eller om bord i skipet
- * Agenter/meglere til skipet
- * Andre besøkende til skipet
- * Transportfirma og sjåførere som skal levere og hente gods m.v. i terminalen
- * Leverandører av skipsforsyninger m.m.

I tillegg vil vi i denne gruppen også kunne finne offentlige tjenestemenn som har lovpålagte eller andre legale tjenesteoppdrag innefor havneterminalen, som for eksempel :

- * Tolltjenestemenn
- * Politi
- * Personell fra Forsvaret
- * Statsloser
- * Sjøfartsdirektoratet/Skipskontrollen
- * Fiskeridirektoratets kontrollpersonell

Samarbeidsgruppen antar at adgangs- og identifikasjonskontroll av personell i gruppe A) og B) uansett vil kreve utstedelse av individuelle og personlige ID-kort med bilde. Det er også et minimumskrav at alle som befinner seg inne på havneterminalen ved anløp av ISPS-skip skal bære *synlig identifikasjonskort* utstedt av havneterminalen. (Dette kan imidlertid være både personlige ID-kort og gjestekort uten bilde).

¹ *Perimetersikring* er den *ytre sikringsbarrieren* for et definert område, f.eks det ytre gjerdet som omfatter et ISPS-område. Innenfor perimetersikringen kan det igjen være "lokal" sikring av andre avgrensede områder, f.eks godslagrings- og omlastingsområder o.l

Videre antas det at personellet i gruppe A) og B) av tjenestemessige årsaker også må ha tilgang til terminalens ISPS-område utenom havnens ordinære åpningstid, og derfor også må ha en nøkkel til terminalens adgangspunkt(er). En slik nøkkelfunksjon kan integreres i et personlig ID-kort, enten i form av magnetstripe med kode eller smartbrikke.

Personell i gruppe C bør antakelig kunne identifisere seg med gyldig offentlig legitimasjon i porten, få utstedt besøks-/gjestekort av havneterminalen og bli hentet og fulgt frem og tilbake mellom port og bedrift/forretning av en tilsatt i bedriften/forretningen som har gyldig adgang-/ID-kort.

Identifikasjon og kontroll av skipsmannskaper (gruppe D) er spesielt omtalt i minimumskravene, og det vises til dette.

Etter dette synes problemstillingene beskrevet innledningsvis om krav og behov for personlige ID-kort med eventuell nøkkelfunksjon å kunne begrenses til de personellgruppene som er listet opp under punkt E). Her må vi imidlertid igjen skille mellom de som har *regelmessige* besøk i terminalen og de som kun har *tilfeldige* eller *sporadiske* besøk. Dette vil bli nærmere drøftet i neste punkt.

Vi gjenstår da med de personellgrupper som har *regelmessige* besøk i havneterminalen, men som ikke er ansatt i terminalen eller i virksomheter som er lokalisert innenfor ISPS-terminalens perimetersikring.

6. ADGANG TIL ISPS-TERMINALEN TIL ULIKE TIDER

Ved drøfting av spørsmålet om adgangs- og ID-kontroll må det videre skilles mellom tilgang i havneterminalens normale åpningstid når havneterminalens adgangspunkter er åpne og/eller betjent, og tilgang når havneterminalen er stengt og adgangspunktene er låst og ubetjent. I praksis vil en rekke havneterminaler være kvelds- og nattestengte med låste og ubetjente adgangspunkter. Andre vil kunne være kvelds- og nattestengte, men med døgnbemannet havnevakt. Andre igjen vil kunne ha døgnbemannede adgangspunkter. I tillegg kan det også tenkes tilfeller der terminalen i sin normale åpningstid har avlåste og ubetjente adgangspunkter, og at adgang reguleres av nøkkel eller magnetkort med kode og/eller smartbrikke. Variasjonene kan være mange.

6.1. Adgang i terminalens åpningstid og/eller når adgangspunkter er betjent

I en normalsituasjon der havneterminalen er åpen (d.v.s. i betydningen betjent og operativ) og adgangspunkt(ene) er betjent, antar gruppen at adgangs- og identifikasjonskontroll av samtlige personellgrupper under pkt E) – både regelmessige og tilfeldige/sporadiske - kan foretas av f.eks portvakt ved fremvisning av gyldig legitimasjon utstedt av offentlig myndighet, som f.eks førerkort, eller pass. Dette må også kunne gjelde i nattestengte terminaler med døgnbemannet havnevakt som kan kontrollere og betjene porter/gates, og som har fullmakt til å kontrollere og klarere personell inn og ut av terminalen.

Når det gjelder de *tilfeldige/sporadisk besøkende* vil nok disse uansett måtte klareres ut/inn på individuelt grunnlag, basert på kjøreseddel, arbeidsordre e.l, samt gyldig offisiell identifikasjon (pass, førerkort, bankkort o.l.) og utstyres med besøkskort og eventuelt bli fulgt av en PFSO, en terminalansatt eller skipspersonell til sitt bestemmelsessted. Disse kan ikke forventes å få adgang til havneterminalen når denne er stengt/ubetjent.

Når det gjelder de *regelmessige besøkende*, vil kontrollen kunne sees i forhold til minimumskravet til identifikasjon – jf pkt 3 a) : "Alle ISPS-havneterminaler skal ha oppdatert liste over klarert personell". Forutsatt at de *regelmessig besøkende* er forhåndklarete, må

ID-kontrollen av disse i terminalens åpningstid og/eller når adgangspunktene er betjent, kunne skje på samme måte ved fremvisning av gyldig offisiell identifikasjon (førerkort, pass e.l), og at vedkommende deretter sjekkes inn i forhold til liste over forhåndsklarert personell som oppbevares i adgangspunktet. Dersom identitet stemmer overens med listen over forhåndsklarert personell, bør vedkommende kunne utstyres med et besøkskort utstedt av havneterminalen, som bæres åpent og synliggjør at vedkommende er klarert inn på terminalområdet.

I praksis vil antakelig slik "forhåndsklaring" av personell kunne skje ved at transportselskaper og speditører melder inn til havneterminalens PFSO navn og personalia på sine medarbeidere og sjåførere som man ønsker skal ha regelmessig adgang til havneterminalen, og således "går god for" disse. Havneterminalens PFSO vil på sin side kunne godkjenne disse og registrere disse på en klareringsliste. På sikkerhetsnivå 1 må antakelig havneterminalen akseptere dette som godt nok. Samarbeidsgruppen antar at det er de samme premisser som i dag legges til grunn når havneterminalen forlanger og godkjenner utstedelse av personlig ID-kort med bilde for det samme personellet. Vi må følgelig kunne legge til grunn at når terminalens PFSO har godkjent at vedkommende kan utstyres med personlig ID- og adgangskort, hvorpå det også kan legges inn nøkkelfunksjon - må dette i alle fall bety at vedkommende også de facto er forhåndsklarert og kan føres inn på terminalens klareringsliste.

Dersom havneterminalens sårbarhetsvurdering og sikkerhetsplan tilsier at dette er en akseptabel løsning i havnens ordinære åpningstid, synes problemstillingen omkring behovet for personlige ID-kort utstedt av den respektive havneterminal å begrense seg til :

Adgang for regelmessige besøkende i gruppe E utenom ordinær åpningstid, d.v.s. når havnen er stengt (i betydningen ikke operativ for betjening av trafikk), og adgangspunktene er låst og ubetjent.

6.2. Adgang utenom havneterminalens ordinære åpningstid, når havneterminalen er stengt og adgangspunktene er ubetjent.

I følge både næringens og havnenes representanter i gruppen, synes behovet for å få døgn-kontinuerlig adgang til havneanlegget for godsleverandører og sjåførere å være gjennomgående og stort. Dette har først og fremst sammenheng med at avlevering av gods ofte skjer til ulike tider på døgnet. Det vil kunne innebære til dels store tidstap for transportørene dersom de f.eks må vente flere timer på at terminalen skal åpne.

Dersom man skal imøtekomme slike behov og situasjoner, har det hittil syntes nødvendig og praktisk å utstede et personlig ID-kort med nøkkelfunksjon, som gjør det mulig for leverandøren/sjåføren å låse seg inn på terminalområdet 24 timer i døgnet. Da er i praksis adgangskontrollen overlatt til den enkelte kort/nøkkelinnehaver, som i kraft av sin forhåndsklaring også må anses å være autorisert for dette. Imidlertid er det igjen havneterminalens sårbarhetsvurdering og sikkerhetsplan som må gi svar på om dette er en akseptabel løsning som ikke kompromitterer sikkerheten til den aktuelle havneterminalen og/eller til de skip som måtte befinne seg der.

7. MULIGE LØSNINGSFORSLAG

Dersom havneterminalens sårbarhetsvurdering og sikkerhetsplan aksepterer at adgangskontrollen utenom havneterminalens ordinære åpnings-/betjeningstid i praksis kan overlates til en operatør/bruker, foreligger det etter samarbeidsgruppens vurderinger følgende løsningsmuligheter som kan redusere antallet og bruken av personlige ID-kort :

Alternativ 1 :

Det foreligger teknologi for standardiserte ID-/adgangskort som kan programmeres til å gi tilgang til flere terminalanlegg med tilsvarende elektronisk låssystem, uavhengig av låsleverandør – forutsatt at det er samme teknologi i kortet og låssystemet (f.eks magnetstripe som kan aktiveres for hvert av adgangspunktene). En slik løsning vil bety at flere havneterminaler, f.eks innenfor en bestemt region eller landsdel, må samarbeide om utstedelse av slike ID-kort og gi hverandre aksept på at kortene kan gi tilgang til hverandres terminaler. Samarbeidsgruppen antar at en dialog og et samarbeide mellom de aktuelle terminalenes PFSO'er om forhåndsklarering av personell kan være en mulig fremgangsmåte, og vil oppfordre havneterminaler med felles brukere/transportører om å tilstrebe slike løsninger.

Alternativ 2 :

Som alternativ til ID-kort med nøkkelfunksjon anbefales også vurdert sikrede nøkkelskap ved utvalgte adgangspunkter, der nøkkelskapet kan åpnes ved bruk av kode og gi fysisk tilgang til nøkkel eller kort som kan åpne adgangspunktet. Forhåndsklarert personell (som i tilfeller med personlige ID-kort) kan gis tilgang til koden og trenger ikke personlig ID-kort med nøkkelfunksjon for å komme inn i terminalen. Løsningen vil også kunne benyttes i forhold til offentlige tjenestemenn som både har behov for å komme inn og ut av terminalen utenom terminalens ordinære åpningstid (f.eks skipskontrollen, statsloser m.fl.). Nøkkelskapets kode må kunne endres etter oppsatte prosedyrer og ved behov.

8. OPPSUMMERING – KONKLUSJON

Problemstillingene omkring harmonisering av ID-kort og adgangskontroll begrenses til de offentlige/kommunale havneterminalene.

Problemstillingene omkring behov for og utstedelse av personlige ID-kort med nøkkelfunksjon er videre begrenset til personell definert i gruppe E i kapittel 5.2 som har regelmessige besøk i havneterminalen, og som har behov for adgang til terminalen når terminalen er stengt/ubetjent og adgangspunktene avlåst.

Innklarering av personell i havneterminalens åpningstid og/eller når adgangspunkter/havnevakt er betjent, bør kunne skje på grunnlag av gyldig offisiell legitimasjon sammenholdt med lister over forhåndsklarert personell i havneterminalens adgangspunkt. Ikke forhåndsklarert personell må klareres inn på terminalen i henhold til foreskrevet prosedyre i terminalens sikkerhetsplan, basert på kjøreseddel, arbeidsordre eller lignende, samt gyldig offisiell identifikasjon (pass, førerkort, o.l.) og utstyres med besøkskort og eventuelt bli fulgt av en PFSO, en terminalansatt eller skipspersonell til sitt bestemmelsessted. Disse kan ikke forventes å få adgang til havneterminalen når denne er stengt/ubetjent.

Forhåndsklarering av personell må foretas individuelt og av sikkerhetsansvarlig (PFSO) for den angjeldende havneterminal. Sikkerhetsansvarlig i én havneterminal kan ikke forhåndsklarere personell på vegne av en annen PFSO eller for en havneterminal som ligger utenfor hans/hennes ansvarsområde. Havneterminaler med felles bruker/transportørgrensesnitt oppfordres likevel til å samarbeide om forhåndsklarering av personell og til å samordne eventuelle personlige ID-kort der slike er utstedt eller planlegges tatt i bruk. Alternativt anbefales bruk av sikrede nøkkelskap med kode.

Løsningsforslagene og oppfordringene ovenfor er gitt under forutsetning av at havneterminalenes sårbarhetsvurderinger og sikkerhetsplaner ikke er til hinder for denne type løsninger, og at minimumskravene til sikringstiltak gitt i Kystdirektørens notat av 19. april 2005 ellers er oppfylt. Det forutsettes videre at slike løsninger ikke kompromitterer sikkerheten i den enkelte havneterminal eller for de skip som anløper terminalene.