

**INDUSTRIRIKTLINJER FÖR
TRANSPORTSKYDD VID
VÄGTRANSPORT
AV FARLIGT GODS**

December 2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
Inledning	3
Riktlinjer	6
Bilaga I	25
Tekniska alternativ för skydd vid mellanlagring	
Bilaga II	32
Ledningsrutiner och ledningspraxis för att minska risken för kränkning av transportskyddet	
Bilaga III	34
Tekniska alternativ för att förhindra stöld av eller intrång i fordon eller laster under transport	
Bilaga IV	40
Mall för företagets skyddsplan	

Detta dokument är en revidering av ett liknande dokument utgivet i augusti 2010, januari 2013 och januari 2015.

Det är även en reviderad riktlinje som är uppdaterad mot ADR 2017.

Ansvarsfriskrivning

Detta dokument tillhandahålls endast i informationssyfte och presenterar riktlinjer för transportskydd vid vägtransport av farligt gods. Informationen i dessa riktlinjer lämnas i god tro, och inga framställningar eller garantier ges om dess fullständighet. Dock är inte författarna medvetna om några felaktigheter. Det är inte menat som en heltäckande guide som tar upp alla detaljaspekter för transportskydd vid vägtransport av farligt gods. Författarna påtar sig inget ansvar beträffande informationen i dessa riktlinjer.

AEGPL (European LPG Association) www.aegpl.eu

AISE (International Association for Soaps, Detergents and Maintenance Products) www.aise.eu

CEFIC (European Chemical Industry Council) www.cefic.org

CEPE (European Council of the Paint, Printing Ink and Artists' Colours Industry)
www.cepe.org

ECTA (European Chemical Transport Association) www.ecta.be

EIGA (European Industrial Gases Association) www.eiga.eu

FEA (European Aerosol federation) www.aerosol.org

FECC (European Association of Chemical Distributors) www.fecc.org

Fertilizers Europe (formerly European Fertilizer Manufacturers Association, EFMA)
www.fertilizerseurope.com

FIATA (International Federation of Freight Forwarders' Associations) www.fiata.com

IRU (International Road Transport Union) www.iru.org

INLEDNING

Efter händelserna den 11 september 2001 höll internationella lagstiftare det för nödvändigt att utarbeta och implementera skyddsåtgärder vid transport av gods på väg, på järnväg och vid inrikes sjötransporter för att förhindra eventuella terroristattacker. Dessutom har senare händelser i Europa stärkt behovet av transportskydd och vaksamhet.

På basis av relevanta FN-rekommendationer har transportskyddsbestämmelser – inte att förväxla med klassiska säkerhetsbestämmelser – listats i ett nytt ADR kapitel 1.10 och riktar sig till alla parter som ingår i transportkedjan.

Dessa åtgärder började gälla den 1 januari 2005, och måste efter den sedvanliga övergångsperioden på 6 månader ha implementerats den 1 juli 2005. Sedan dess har ett begränsat antal tillägg antagits och de har införts i en uppdaterad version av dessa riktlinjer 2010 för att de ska överensstämma med ADR 2011. I ADR 2013 hade krav för specifika radionuklider skilts från farligt gods i andra klasser med hög riskpotential och detta hade införts i dessa riktlinjer. Dessa riktlinjer är uppdaterade och har reviderats mot ADR 2017. Målsättningen med dessa riktlinjer är att minska risken för oavsiktlig användning av farligt gods för terroriständamål så att skador på människor, egendom eller miljön undviks. Ett fullständigt skydd kan inte åstadkommas vid transport av farligt gods.

Transportskyddsåtgärder bör ingå som en integrerad del i säkerhets- och kvalitetshanteringssystemet för alla företag som är inblandade i transport av farligt gods.

De allmänna kraven i ADR kapitel 1.10 är obligatoriska. Hur dessa krav specifikt efterlevs beror dock på de enskilda omständigheterna för ett företag i en viss transportkedja och deras bedömning av riskerna och de möjliga följderna. T.ex. åtgärderna för ett företag som håller till i ett bostadsområde eller i närheten av en strategisk transportkorridor kan till exempel skilja sig mycket från de åtgärder som ett företag som håller till eller verkar på landsbygden vidtar.

Dessa riktlinjer har utformats av industrin för att ge ett så omfattande utbud av tekniska och operativa möjligheter som möjligt, utifrån vilka användarna kan välja sin optimala blandning av möjligheter för att tillmötesgå kraven i kapitel 1.10.

Dessa riktlinjer är INTE en föreskrivande lista över alla åtgärder som ett företag måste vidta för att uppfylla bestämmelserna. I stället skildrar de de troliga följderna av ett antal möjliga åtgärder, varigenom de enskilda kommentarerna endast kan förstås korrekt i kontexten av de relevanta regeltexterna.

Dessa riktlinjer är av frivillig och indikativ natur. Företag får själva och efter eget omdöme bestämma hur de vill använda dessa riktlinjer, så länge deras åtgärder inte strider mot tillämplig lag. Därutöver måste de vara särskilt uppmärksamma på att inte bryta mot några lagar som gäller dataskydd/datasekretess när de utför denna typ av åtgärder.

Bestämmelserna i kapitel 1.10 gäller inte för transport av begränsade kvantiteter och kvantiteter under nivåerna i delavsnitt 1.1.3.6.3 ADR, förutom för ett antal explosiva ämnen och föremål i klass 1 och förutom för klass 7 undantagna kollin med UN 2910 och 2911 om aktivitetsnivån överstiger A₂-värdet.

Det är viktigt att observera att vad beträffar transportskydd så gäller inte bestämmelserna när mängderna som transporteras i tankar eller i bulk på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3.

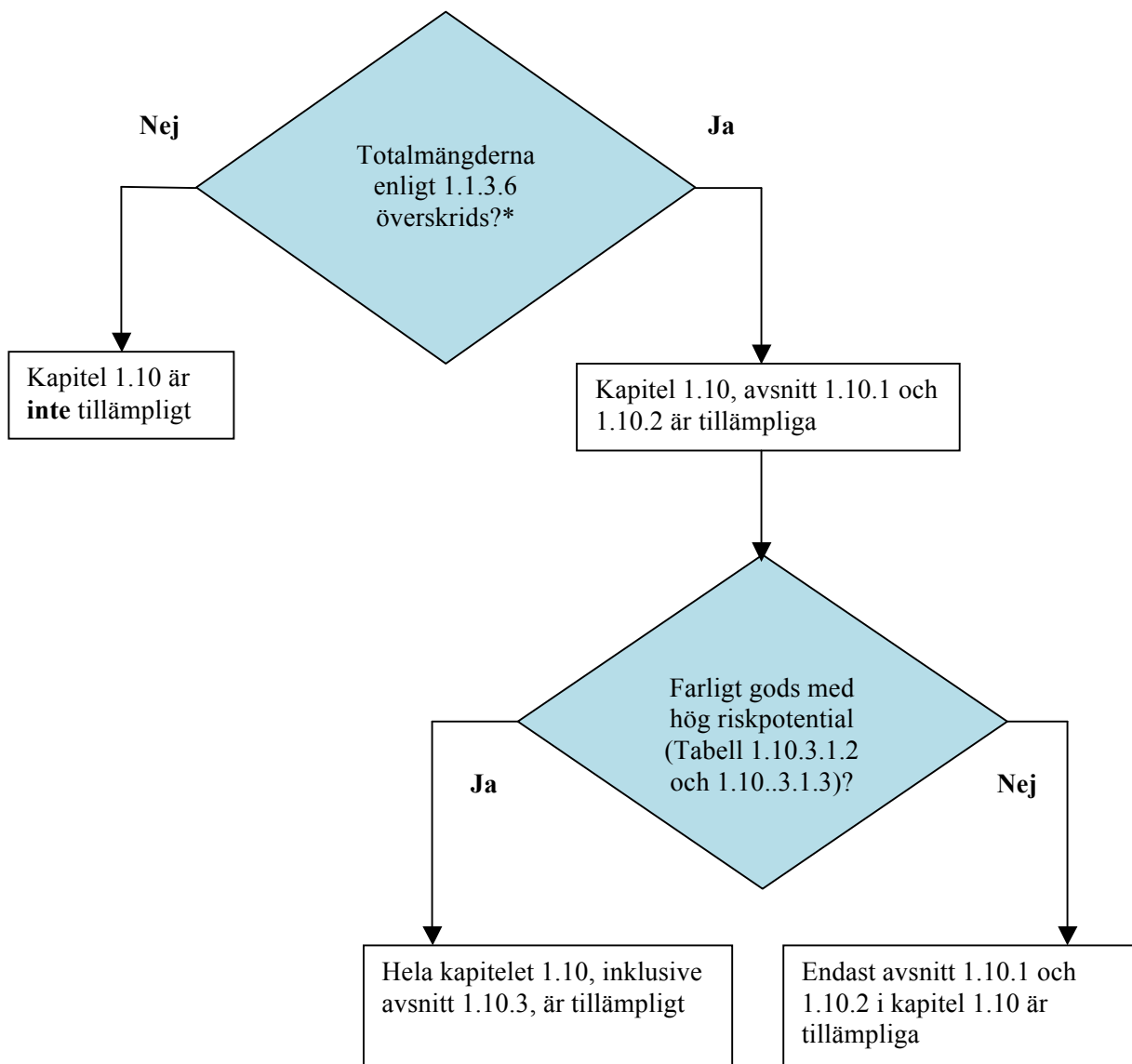
Kapitel 1.10 gäller inte för visst gods som är listat i kapitel 1.10 som farligt gods med hög riskpotential (t.ex. kaliumcyanid, UN 1680, klass 6.1, förpackningsgrupp I) med en kvantitetsgräns av 0 kg per förpackning. Nivåerna i delavsnitt 1.1.3.6.3 går före de kvantitetsgränser som beskrivs i kapitel 1.10 (förutom för de ämnen som redan beskrivits ovan)

Kvantitetsbegränsningarna gäller per transportenhet. Detta hindrar inte att den totala årliga kvantiteten som fraktas eller hanteras av ett företag kan ligga över denna gräns. Detta är rimligt eftersom eventuellt missbruk skulle gälla en enskild transportåtgärd.

Om kvantitetsgränserna överskrids gäller bestämmelserna i 1.10, avsnitten 1.10.1 och 1.10.2. I fråga om farligt gods med hög riskpotential gäller även avsnitt 1.10.3.

I avsnitt 1.10.3 presenteras specifika och mer betungande specialregler för farligt gods med högre riskpotential. Här tas inte bara allmänt missbruk och relaterade risker upp, utan också specifikt missbruk för terroriständamål och dess potentiellt allvarliga konsekvenser.

Nedanstående flödesdiagram visar den sekvens av beslut som ska tas (kvantiteten avser såväl gods i kollin som transport i tankar och bulkcontainrar).



*Enligt ADR finns det inga undantag från kapitel 1.10 för UN 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500 inte heller för UN 2910 och 2911 om aktivitetsnivån överstiger A₂-värdet oberoende av deras gräns i 1.1.3.6.3.

RIKTLINJER

I dessa riktlinjer presenteras texten i bestämmelserna för ADR kapitel 1.10 med blå tecken och blåskuggad. Den står alltid före de relevanta kommentarerna.

KAPITEL 1.10

BESTÄMMELSER OM TRANSPORTSKYDD

ANM: *I detta kapitel avses med transportskydd de försiktighetsåtgärder som ska vidtas för att minimera stöld eller obehörigt förfarande med farligt gods, som kan skada personer, egendom eller miljö.*

1.10.1 Allmänna bestämmelser

1.10.1.1 Var och en som medverkar vid transport av farligt gods ska uppmärksamma bestämmelserna i detta kapitel om transportskydd i den utsträckning det är motiverat med hänsyn till deras ansvar.

Alla inblandade personer bör vara medvetna om att det finns en risk för uppsåtligt missbruk av farligt gods. Alla måste iaktta den relevanta lagstiftningen i enlighet med sina befogenheter inom företagsorganisationen. Detta gäller lika för till exempel personal hos avsändare, lastare, transportörer, lossare och mottagare.

Pålitliga och ansvarstagande anställda är A och O för att transportskyddsåtgärderna ska fungera effektivt. Vid alla nyanställningar bör dokumenterade bevis för bakgrund och erfarenhet begäras.

Företag ska försäkra sig om att alla anställda som medverkar vid transport av farligt gods kan uppvisa följande kontrollerbara handlingar:

- tillståndsbevis, certifikat och verksamhetsdokument, vid behov, samt
- eventuella nödvändiga arbetstillstånd osv.

Den arbetssökande ska förvarnas om att lämnande av felaktiga uppgifter eller underlåtenhet att avslöja viktig information är tillräckligt skäl för att ställa in anställningsintervjun eller, om anställning redan har skett, avsked.

I överensstämmelse med tillämplig nationell lagstiftning ska arbetsgivare redan i samband med anställningen kontrollera tidigare anställningar för alla som ska medverka vid transport av farligt gods, och därefter tillståndsbevis osv. med jämna mellanrum.

Arbetsgivaren ska begära följande uppgifter från den arbetssökande:

- Fullständigt namn,
 - Adress,
 - Födelsedatum,
 - Nationellt eller annat unikt personnummer i förekommande fall,
 - Uppgifter om tidigare brottsdomar (om lagen tillåter att denna information lämnas ut),
 - Fullständiga uppgifter om referenser (om sådana finns).
- Fullständiga uppgifter om den arbetssökandes utbildning och

anställningshistorik ska begäras. Vanligtvis bör de begärda uppgifterna helst täcka de senaste 10 åren, och som ett absolut minimum de senaste fem åren.

- Om möjligt bör direktkontakt tas med tidigare arbetsgivare för att diskutera den arbetssökandes arbetshistorik och karaktär.
- Om referenserna kontrolleras via telefon bör numren som den arbetssökande har lämnat kontrolleras t.ex. i telefonkatalogen, via nummerupplysning eller internet.
- Öppna referenser i stil med "till den det vederbör" bör ej accepteras.
- Skriftlig bekräftelse bör införskaffas från arbetsgivare, utbildningsmyndigheter osv.
- Alla vidtagna åtgärder bör dokumenteras fortlöpande.
- Identiteten bör kontrolleras genom att den arbetssökande ombeds visa upp pass, officiellt foto-id (t.ex. körkort med foto), räkningar som har skickats till den arbetssökandes adress osv.
- Om identitetskort saknas bör ett nytaget fotografi av den arbetssökande införskaffas och sedan signerats av honom/henne i närvaro av en representant för företaget,
- Körkort ska kontrolleras grundligt: undersök körkortet noggrant och leta efter tecken på ändringar, raderingar och missfärgningar. Förvissa dig om att bakgrundsfärgerna är korrekta och intakta. Fläckiga eller skadade körkort bör väcka misstanke. Leta också efter anteckningar om förseelser på körkortet. Körkortet ska kopieras, och kopian sparas på fil.

En stor del av informationen kan samlas in som en del i en välstrukturerad intervju.

1.10.1.2 Farligt gods får endast överlämnas för transport till transportörer, vars identitet fastställts på lämpligt sätt.

Inga särskilda åtgärder behövs om affärsrelationen med transportören är av kontinuerlig karaktär, eftersom affärsparternas identitet då redan är känd. Dock bör de procedurer som har införts av företaget som erbjuder farligt gods för transport granskas regelbundet.

När en ny affärsrelation inleds bör parternas tillförlitlighet fastställas. Varje företag måste på egen hand bestämma hur detta ska göras. Det kan till exempel göras utifrån deras egna kriterier eller med hjälp av befintliga system som SQAS (Safety and Quality Assessment System), CDI:s (Chemical Distribution Institute) Marine Packed Cargo-schema (MPC) eller de traditionella ISO-standardiseringssystemen.

Gods får bara överlämnas för transport om rätten att ta emot godset har fastställts på lämpligt sätt.

Uppdragstagare

Företag anlitar i dag uppdragstagare eller förmedlingsbyråer till allt fler tjänster. Uppdragstagare kan emellertid skapa nya sårbarheter och utsätta företag för ett större insiderhot än om de hade förlitat sig på direktrekryterade anställda. Vissa uppdragstagare eller förmedlingsbyråer kan vara mindre noggranna i sina urvalsförfaranden än vad de som använder deras tjänster skulle ha varit.

Uppdragstagare som medverkar vid transport av farligt gods bör genomgå samma kontrollprocess som arbetssökande gör före anställning. Ansvar för att dessa kontroller genomförs ligger hos det tillhandahållande företaget. Användarföretaget bör be dem uppvisa underlag som visar att de har genomfört dessa kontroller. Om de inte klarar detta bör det anlita företaget se över sin arbetsrelation med uppdragstagaren. Det tillhandahållande företaget bör visa att de är införstådda med nödvändigheten av att använda lämpliga förfaranderegler för kontroll av personal.

Användarföretag kan ibland anlita ett stort antal uppdragstagare till ett specifikt projekt, på en separat plats – till exempel för skapandet av en ny process. Under sådana omständigheter kan användarföretagen överväga att dra ned på kontrollerna, förutsatt att de kan förhindra att uppdragstagarna får tillträde till driftstället.

Användarföretaget kan behöva ta på sig ansvaret för att kontrollerna utförs om uppdragstagaren är egenföretagare.

Företag bör överväga ytterligare kontroller eller granskning av uppdragstagare eller underuppdragstagare som innehar nyckelpositioner, t.ex. säkerhetsvakter vid driftställets tillträdespunkter.

Det kan vara bra att ta reda på om uppdragstagaren eller förmedlingsbyrån tillhör någon erkänd yrkesorganisation som ackrediterar standarder för branschen.

En annan god vana är att ha rutiner för att förvissa sig om att en person som har skickats av en uppdragstagare eller förmedlingsbyrå verkligen är den person som dyker upp.

Om officiella ID-dokument saknas kan identifieringen lösas på något av följande sätt: till exempel

- Kräva att uppdragstagaren eller förmedlingsbyrån i förväg tillhandahåller ett vidimerat foto av personen. Detta foto kan jämföras med personen som anländer till företaget innan denne släpps in.
- Kräva att uppdragstagaren eller förmedlingsbyrån tillhandahåller sitt egna foto-id, som kan kontrolleras varje gång någon vill komma in.
- Om direktanställd personal förses med foto-id kan detta krav utvidgas till att gälla även kontraktspersonal. Helst ska dessa passerkort förvaras på företaget mellan besöken. Varje gång personen som skickas av uppdragstagaren eller förmedlingsbyrån kommer till företaget ska denne jämföras med fotografiet på passerkortet innan detta lämnas ut.
- Ha en överenskommen procedur för insättning av ersättare om någon ur kontraktspersonalen är tillfälligt frånvarande. Här kan bestämmas vad som ska vara accepterat i fråga om tillfälliga ersättare, och om det ska finnas några ansvars- eller tillträdesbegränsningar för dem.

1.10.1.3 Områden inom terminaler för mellanlagring, platser för mellanlagring, fordonsdepåer, hamnområden och rangerbangårdar, som används för mellanlagring av farligt gods, ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och så långt det är möjligt och lämpligt, ej tillgängliga för allmänheten.

"Mellanlagring" inbegriper inte, och ska inte inbegripa, parkering över natten eller stopp längs vägen. "Parkering" är inte samma sak som "lagring".

Områden för mellanlagring under transport är områden där avbrott i

transporten har planerats i förväg och som äger rum regelbundet (t.ex. stopp som måste göras på grund av transportförhållandena eller väntetid i samband med byte av transportsätt – omlastning eller stopp som måste göras på grund av omständigheterna kring transporten). Avbrott i denna mening är inte att stanna till eller parkera på t.ex. ett serviceområde. Föreskriftskraven för parkering och övervakning definieras i ADR avsnitt 8.4

"Ordentligt skyddade" gäller de områden där tillträdet kontrolleras genom adekvata tekniska eller organisatoriska åtgärder (t.ex. tydliga bestämmelser för tillträde genom vilka tillträde/vistelse för obehöriga personer är förbjudet).

"Väl belysta" gäller främst de områden där ett relevant krav redan finns i de industriella säkerhetsbestämmelserna (för arbetstagare). Oberoende av detta kan adekvata tekniska övervakningssystem användas (t.ex. infraröda system).

"Så långt det är möjligt och lämpligt ej tillgängliga för allmänheten" innebär att tillträde är förbjudet framför allt genom organisatoriska åtgärder (t.ex. bestämmelser om tillträde för personer och fordon – även via järnväg –, inga offentliga tillfartsvägar). I allmänhet behövs inga fysiska hinder för tillträde (t.ex. staket) och ingen patrullering om obehöriga personer tydligt kan identifieras och hållas borta genom andra åtgärder.

Begränsa tillträdet

Arbetsgivare kan minska insiderrisken genom att ge de anställda tillgång endast till de platser, de uppgifter och den information de behöver för att kunna utföra sitt arbete. Detta kan göras på olika sätt, beroende på verksamhetens art. Exempel innehåller:

- Fysiskt kontrollera tillträdet till platser med viktig utrustning, farligt gods med hög riskpotential, IT-system eller dyra anläggningstillgångar.
- Skydda företagskänslig information, både på papper (till exempel genom att låsa in den säkert) och i filformat (genom åtkomstkontroller i IT-systemen).
- Kräva att personalen alltid bär fotolegitimation.
- Kontrollera eller begränsa det okontrollerade tillträdet till vissa områden för kontrakts-/förmedlingspersonal.
- Hindra kontrakts-/förmedlingspersonal från att ta med sig personliga ägodelar till känsliga områden.

I bilaga I finns en lista över tekniska alternativ för att skydda områden för mellanlagring.

1.10.1.4 Vid transport av farligt gods ska varje medlem av fordonsbesättningen medföra identitetshandling med foto.

I detta sammanhang rekommenderas att inte bara identiteten på vägfordonets eller maskinens besättningsmedlemmar fastställs, utan också att åtminstone deras namn registreras. Detta kan till exempel göras genom

att de respektive identitetsuppgifterna förs in i de företagsinterna checklistorna för implementeringen av avsnitt 7.5.1 ADR (se även kommentarerna till 1.10.1.5). Denna åtgärd syftar i första hand till att förhindra att obehöriga personer får tillgång till att hämta farligt gods. Stickprovskontroller kan också göras genom att informationen jämförs med den information som transportören lämnade före upphämtningen eller leveransen av det farliga godset.

1.10.1.5 Kontroller enligt 1.8.1 och 7.5.1.1 ska omfatta lämpliga åtgärder för transportskydd.

Åtagandena enligt avsnitt 7.5.1 ADR omfattar alltså också transportskyddet. Lämpliga åtgärder för företag när de utför säkerhetskontroller av fordon som är på väg in på företagets område kan vara:

- Använda slumpmässiga men registrerade ordernummer för lossning och lastning.
- Identifiera fordonsbesättningen med hjälp av officiella ID-dokument. I detta sammanhang är det viktigt att kraven i stycke 8.3.1 ADR (medföra passagerare) följs strikt.
- Kontrollera förarens behörighet enligt vägtransportlagstiftningen (i förekommande fall).
- Identifiera fordon utifrån fordonsdokumenten.
- Kontrollera lastnings- och lossningsdokumentationen samt mottagarens adress.
- Registrera fordonsbesättning, fordon, last och destination.

1.10.1.6 Behörig myndighet ska hålla uppdaterade register över de giltiga utbildningsintyg för förare enligt 8.2.1, som den eller annan godkänd organisation utfärdar.

Ingen annan vägledning behövs eftersom detta åligger de behöriga myndigheterna

1.10.2 Utbildning om transportskydd

1.10.2.1 Utbildningen och uppdateringskurserna enligt kapitel 1.3 ska även omfatta transportskydd. Uppdateringskurserna om transportskydd kan omfatta mer än ändringar i bestämmelserna.

1.10.2.2 Utbildning ska behandla olika typer av risker för kränkning av transportskyddet, hur man upptäcker sådana risker och metoder för att minimera dem. Utbildningen ska också omfatta vilka åtgärder som ska vidtas vid kränkning av skyddet. Den ska förmedla sådana kunskaper om skyddsplaner (när så är tillämpligt), som motsvarar var och ens ansvars- och arbetsområde, och roll vid genomförande av dessa planer.

1.10.2.3 Utbildningen ska tillhandahållas eller styrkas då en ny anställning påbörjas som omfattar transport av farligt gods och ska regelbundet kompletteras med uppdateringskurser.

1.10.2.4 Arbetsgivaren ska dokumentera all utbildning om transportskydd som har erhållits och ska på begäran göra dem tillgängliga för den anställda eller behörig myndighet. Dokumentationen ska förvaras av arbetsgivaren under

den tidsperiod som behörig myndighet har fastställt.

Företag ska tillhandahålla utbildning i medvetenhet om transportskydd för alla som medverkar vid transport av farligt gods. De ska med jämna mellanrum bygga på grundutbildningen med repetitionsutbildning. Utbildning bör stå i proportion till personens uppgifter och vara mer detaljerad för de med större ansvar för skyddsfrågor.

Utbildningen ska omfatta:

- Olika typer av risker för kränkning av transportskyddet;
- Hur man varseblir risker för kränkning av transportskyddet;
- Hur man minimerar risker för kränkning av transportskyddet;
- Vad man gör vid kränkning av transportskyddet.

Förare och andra relevanta personalkategorier bör informeras om vad de ska göra i händelse av kapning eller överfall. Betona att de inte får utsätta sig själva för fara i ett försök att skydda fordonet och/eller lasten.

1.10.3 Bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential

1.10.3.1 Definition av farligt gods med hög riskpotential

1.10.3.1.1 Som farligt gods med hög riskpotential definieras i denna föreskrift sådant gods som kan missbrukas vid terrorbrott och då leda till svåra konsekvenser, till exempel förlust av åtskilliga människoliv och storskalig förstörelse eller, särskilt avseende klass 7, storskalig samhällsekonomisk störning.

1.10.3.1.2 Farligt gods med hög riskpotential i andra klasser än klass 7 är sådant som anges i tabell 1.10.3.1.2 nedan och som transporteras i större mängder än de som anges i tabellen.

Tabell 1.10.3.1.2: Förteckning över farligt gods med hög riskpotential

Klass	Riskgrupp	Ämne eller föremål	Mängd		
			Tank (liter) ^{c)}	Bulk (kg) ^{d)}	Kolli (kg)
1	1.1	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.2	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.3	Explosiva ämnen och föremål i samhanteringsgrupp C	a)	a)	0
	1.4	Explosiva ämnen och föremål med UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500	a)	a)	0
	1.5	Explosiva ämnen och föremål	0	a)	0

2	Brandfarliga gaser (klassificeringskoder, som endast innehåller bokstaven F)	3000	a)	b)
	Giftiga gaser (klassificeringskoder, som innehåller bokstäverna T, TF, TC, TO, TFC eller TOC) med undantag av aerosolbehållare	0	a)	0
3	Brandfarliga vätskor i förpackningsgrupp I och II	3000	a)	b)
	Okänsliggjorda flytande explosivämnen	0	a)	0
4.1	Okänsliggjorda explosivämnen	a)	a)	0
4.2	Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
4.3	Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
5.1	Oxiderande vätskor i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
	Perklorater, ammoniumnitrat, ammoniumnitralhaltiga gödselmedel samt ammoniumnitratemulsioner eller -suspensioner eller -geler	3000	3000	b)
6.1	Giftiga ämnen i förpackningsgrupp I	0	a)	0
6.2	Smittförande ämnen i kategori A (UN 2814 och 2900, förutom animalt material)	a)	0	0
8	Frätande ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)

a) Ej tillämpligt.

b) Oavsett mängd gäller inte bestämmelserna i 1.10.3.

c) Ett angivet värde i denna kolumn gäller endast om transport i tank är tillåten enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 10 eller 12. För ämnen som inte är tillåtna för transport i tank, saknar uppgiften i denna kolumn betydelse.

d) Ett angivet värde i denna kolumn gäller endast om transport i bulk är tillåten enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 10 eller 17. För ämnen som inte är tillåtna för transport i bulk, saknar uppgiften i denna kolumn betydelse.

1.10.3.1.3

För farligt gods i klass 7 är radioaktiva ämnen med hög riskpotential sådana ämnen vars aktivitet är lika med eller större än ett gränsvärde för transportskydd på 3000 A₂ för varje enskilt kolli (se även 2.2.7.2.2.1) utom för följande radionuklider vars gränsvärde för transportskydd anges i tabell 1.10.3.1.3 nedan.

Tabell 1.10.3.1.3: Gränsvärden för transportskydd för specifika radionuklider

Ämne	Radionuklid	Gränsvärde för transportskydd (TBq)
Americium	Am-241	0.6
Guld	Au-198	2
Kadmium	Cd-109	200
Californium	Cf-252	0.2
Curium	Cm-244	0.5

Kobolt	Co-57	7
Kobolt	Co-60	0.3
Cesium	Cs-137	1
Järn	Fe-55	8000
Germanium	Ge-68	7
Gadolinium	Gd-153	10
Iridium	Ir-192	0.8
Nickel	Ni-63	600
Palladium	Pd-103	900
Prometium	Pm-147	400
Polonium	Po-210	0.6
Plutonium	Pu-238	0.6
Plutonium	Pu-239	0.6
Radium	Ra-226	0.4
Rutenium	Ru-106	3
Selen	Se-75	2
Strontium	Sr-90	10
Tallium	Tl-204	200
Tulium	Tm-170	200
Ytterbium	Yb-169	3

1.10.3.1.4 För att beräkna om gränsvärdet för transportskydd har nåtts eller överskridits för blandningar av radionuklider, summeras kvoterna av varje radionuklids aktivitet. Summan för respektive radionuklid divideras sedan med radionuklidens gränsvärde för transportskydd. Om summan av kvoterna är mindre än 1 har blandningens gränsvärde för radioaktivitet varken uppnåtts eller överskridits.

Beräkning kan göras med formeln:

$$\sum_i \frac{A_i}{T_i} < 1$$

där:

A_i = är aktiviteten hos radionuklid i som förekommer i ett kolli (TBq)

T_i = är gränsvärdet för transportskydd för radionuklid i (TBq).

1.10.3.1.5 När radioaktiva ämnen har sekundärfaror tillhörande andra klasser, ska även kriterierna i tabell 1.10.3.1.2 beaktas (se även 1.7.5).

1.10.3.2 Skyddsplaner

En annan viktig åtgärd är att skapa och implementera skyddsplaner.

Innehållet i en skyddsplan ska baseras på företagets allmänna situation, inte på enskilda transporter.

Det kan vara lämpligare att genomföra en skyddsplan för varje verksamhet eller plats som används vid transport av farligt gods med högriskpotential, eftersom det kan finnas många olika egenskaper och skyddsåtgärder vid var och en. Det kan emellertid vara lämpligare för vissa operatörer att genomföra en företagsövergripande skyddsplan snarare än en för varje plats. Det rekommenderas starkt att operatörerna arbetar med de platser som avsänder eller tar emot farligt gods med hög riskpotential för att säkerställa skyddet har bedömts på ett adekvat sätt och skyddsplaner finns på plats för alla deltagare efter behov.

Om vissa delar i skyddsplanen redan täcks inom ramen för de rättsliga åtagandena eller kvalitetssystemen kan referenser göras till dessa delar i skyddsplanen.

1.10.3.2.1 Transportörer, avsändare och andra delaktiga i transport av farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3), enligt 1.4.2 och 1.4.3, ska upprätta, införa och följa skyddsplaner, som minst omfattar de punkter som anges i 1.10.3.2.2.

Det bör betonas att alla som berörs av avsnitten 1.4.2 och 1.4.3 i ADR måste utarbeta skyddsplaner. De enskilda delarna i en skyddsplan kan bara återspegla de respektive aktiviteterna i det berörda företaget. Ett företag som, trots att de omnämns som medverkande i avsnitten 1.4.2 och 1.4.3, inte har något att göra med den fysiska hanteringen av farligt gods med hög riskpotential (speditör som inte fungerar som transportör eller som saknar egna lastnings-/lossningsplatser eller lager) får begränsa implementeringen till att endast omfatta organisatoriska åtgärder.

Skyddsplaner utarbetas i tre steg.

Steg ett – Identifiera de olika typerna av hot.

- Vad säger nyheterna om det aktuella nationella och internationella klimatet, eller pågående terroristkampanjer?
- Vad anser polisen eller säkerhetstjänsten om risken för en terroristattack inom organisationens verksamhetsområde?
- Finns det någonting i organisationens uppbyggnad, verksamhet eller personal som skulle kunna frammana en terroristattack inklusive vägtransport?
- Innebär det geografiska läget att organisationen kan råka ut för materiella skador som en följd av en attack på en granne som löper hög risk att drabbas?

Steg två – Identifiera vad som ska skyddas och framför allt på vilket sätt det är sårbart till exempel för en terroristattack.

Steg tre – Identifiera vad som behöver göras för att risken ska minskas till en acceptabel nivå (det går aldrig att helt eliminera risken).

På så sätt skapas en skyddsplan i tre steg.

En mall för att utarbeta en skyddsplan finns i bilaga IV.

Observera följande viktiga faktorer: en person måste ha det övergripande ansvaret för planeringen. Denna person måste ha behörighet att försäkra sig om kollegernas medverkan och, vid behov, rekommendera att pengar läggs på skyddsåtgärder.

När planerna är färdiga gäller följande:

- De ska följas;
- De ska hela tiden vara under granskning så att de återspeglar förändringar i fråga om byggnader och personal;
- De ska testas genom regelbundna övningar.

Planen bör identifiera och minska riskerna för kränkning av transportskyddet i samband med transport av farligt gods. Implementera en plan som är lämplig sett till de bedömda riskerna.

Planen ska vara anpassad till typ och mängd av farligt gods samt hur godset transporteras.

Alla organisationer som medverkar vid transport av farligt gods med hög riskpotential ska övertyga sig om att deras partners har en färdig skyddsplan.

Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med myndigheterna för att utbyta information om eventuella hot, vidta skyddsåtgärder och reagera på händelser som sätter transportskyddet i fara.

1.10.3.2.2 En skyddsplan ska minst innehålla följande:

- (a) särskild fördelning av ansvar inom transportskyddsområdet till personer, som har kompetens och sakkunskap inom området och har befogenhet att genomföra tilldelade uppgifter,

Befogenheter – utse personer som ska ansvara för transportskyddet – farligt gods med hög riskpotential

Företaget behöver både en transportskyddspolicy och personer som genomför den för att en faktisk eller potentiell terroristattack ska kunna avvärjas. Om ett företag har flera olika driftställen kan de välja att utse en person som har det övergripande ansvaret för transportskyddet men också ett antal transportskyddssamordnare som ansvarar för sina respektive driftställen.

En person ska ha det fulla ansvaret för hela skyddsplaneringsprocessen. Denna person ska ha tillräcklig befogenhet för att kunna leda arbetet med att avvärja hot mot transportskyddet, och ska också medverka vid planeringen och utformningen av driftställets yttre skydd, tillträdeskontroll osv. Den ansvarige personen måste rådfrågas om nya byggnader, renoveringar och drift.

Den överordnade transportskyddssamordnaren ska dela med sig av planerna till polisen och andra beredskapsorgan, särskilt vad gäller utrymning.

En skyddssamordnare på ett driftställe ska ansvara för sju huvudsakliga uppgifter:

1. Göra en riskbedömning för anläggningen, och utifrån den ta fram skyddsåtgärder och planering;

2. Upprätta och upprätthålla en sökplan;
3. Upprätta och upprätthålla utrymningsplaner;
4. Besluta om omfattning och styrning av utrymning;
5. Besluta om när personalen kan återvända till byggnaden efter utrymning;
6. Upprätthålla samband med den lokala polisen och andra beredskapsorgan;
7. Anordna personalutbildning, kommunikationsspridning och kommunikationsträning, inklusive utbildning för vikarier.

Detta bör resultera i en plan eller en uppsättning planer för driftstället. Dessa ska samordnas på företagsnivå och:

- ha testats i praktiken; och
- regelbundet kontrollerats som bekräftelse på att de fortfarande är aktuella och fungerar.

(b) förteckning över sådant farligt gods eller typer av farligt gods som verksamheten hanterar,

En sammanfattande lista över vilka typer av farligt gods med hög riskpotential som transporteras (t.ex. som tabell 1.10.3.1.2 eller 1.10.3.1.3) måste finnas. Inga kvantiteter behöver anges.

De rättsliga kraven i fråga om registreringen kan variera, även från ett registrerat ämne till ett annat.

Om det finns nationella eller EU riktlinjer för vad som ska betraktas som misstänkta beställningar eller förfrågningar ska dessa följas.

(c) översikt över nuvarande verksamhet med en bedömning av de risker för kränkning av skyddet som kan uppkomma inklusive varje uppehåll i transporten, förvaring av farligt gods i fordon, tankar eller containrar före, under och efter förflyttning samt vid mellanlagring av farligt gods vid byte av transportsätt eller transportmedel (omlastning) enligt vad som är tillämpligt,

Transportskydd på vägarna - förarens rutiner - farligt gods med hög riskpotential

Av skyddsplanerna bör det framgå om föraren ska uppmanas att hålla hytt dörrar och fönster stängda och låsta under färden.

Föraren ska hela tiden försöka hålla sig i omedelbar närhet till fordonet, utom då det övervakas av en annan behörig person.

Föraren ska instrueras att inte stanna på vägen om inte polis eller annan tillsynsman i uniform kräver det.

Lastade fordon – farligt gods med hög riskpotential

Om farligt gods med hög riskpotential har lastats i förväg före avfärd är det naturligtvis mer sårbart om det lämnas över natten. Om det inte är absolut nödvändigt bör fordon inte lämnas lastade över natten eller under någon betydande tid före avfärd. Om fordon av driftsmässiga skäl måste lastas i

förväg ska de parkeras på ett säkert ställe, låsta, med larm och immobiliser påslagna och nycklarna förvarade på en säker plats.

Vägspärrar och bommar – farligt gods med hög riskpotential

Vägspärrar är ett mycket effektivt sätt att hindra obehöriga fordon från att ta sig in eller ut, men de är mycket dyra. De måste monteras korrekt eftersom de upprepade höjningarna och sänkningarna kan slå sönder den omgivande betongen. Regelbundna kontroller och regelbundet underhåll av vägspärrar är viktigt, och de måste hela tiden övervakas så att den behöriga trafiken släpps igenom.

Många företag använder bommar, som lämpar sig för driftställen med låg risk, särskilt om de är bemannade dygnet runt. De flesta typer av bommar kan dock lyftas upp manuellt, och erbjuder därför endast ett begränsat skydd.

(d) tydlig beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att minska risken för kränkning av skyddet, motsvarande de delaktigas ansvar och skyldigheter, inom följande områden:

- utbildning;

Vaksamheten inför eventuellt missbruk av farligt gods med hög riskpotential måste vara högre här än i avsnitt 1.10.2. Innehållet i en utbildningskurs kan omfatta följande:

- Typ av risk,
- Upptäckt av en risk,
- Rutiner för att minimera sådana risker,
- Åtgärder som ska vidtas när företagsspecifika transportskyddsregler har överträtts,
- Medvetenhet om skyddsplanen i linje med de tilldelade befogenheterna,
- Enskilda personers åtaganden under denna plan.

- transportskyddspolicy (t ex åtgärder vid förhöjd hotbild, kontroll i samband med anställning av personal, osv.);

Om företaget får information om en förhöjd hotbild måste personalen informeras utan fördröjning. Vid behov bör företaget tillsammans med leverantörer och kunder komma överens om lämpliga åtgärder.

När det gäller att kontrollera arbetssökanden före anställning ska de vanliga metoderna användas, t.ex. referenser, CV med anställningshistorik, polisintyg osv. (se även 1.10.1.2 ovan).

- drifrutiner (till exempel vägval om detta är känt, åtkomst till farligt gods under mellanlagring (jämför (c)), närhet till utsatt infrastruktur, osv.);

Vägtransporter följer normalt inte förutbestämda rutter i stadstrafiken i Centraleuropa. Om det vore så skulle detta kunna leda till ökade risker. Inför varje specifik transport kan

det dock vara lämpligt att välja ut en rutt, så att eventuella avvikelser från denna enkelt kan fastställas och spåras.

Aktuell lagstiftning gällande riskprevention ska också beaktas.

I bilaga II finns en mer detaljerad lista över ledningsrutiner och ledningspraxis för att minska risken för kränkning av transportskyddet

- utrustning och resurser som ska användas för att minska riskerna för kränkningar av skyddet,

Befintliga anställda – farligt gods med hög riskpotential

När det gäller direktanställd personal blir naturligtvis situationen lite känsligare. I det stora flertalet fall har den anställda skött sitt arbete exemplariskt. Och bortsett från frågan om känslighet måste både de anställda och arbetsgivaren följa anställningsavtalet.

Alla befintliga anställda på känsliga positioner måste kontrolleras för att säkra integriteten i det övergripande systemet.

Information om befintliga anställda ska upprätthållas i samma utsträckning som för nya anställda.

I vissa fall kanske inte denna information samlades in vid tidpunkten då den anställda påbörjade anställningen, eller så kan den ha gått förlorad eller helt enkelt blivit inaktuell. Denna information måste regelbundet kontrolleras och uppdateras.

Om denna process ger upphov till några skyddsrelaterade frågor ska dessa tas upp med personen i fråga i första hand. Vid det stadiet ska den anställda ha rätt till representation.

Det är en god idé att utarbeta en beskrivning av skyddspolicyn. I denna bör allmänna principer ställas upp för hur farligt gods ska hanteras på ett säkert sätt och hur allvarligt företaget ser på ohederlighet, ansvarslöshet och oaktsamhet.

Förarutbildning – farligt gods med hög riskpotential

Utbildningsprogrammet för förare som transporterar farligt gods med hög riskpotential ska innehålla följande:

- En förarhandbok som tar upp skyddsåtgärder och skyddsrutiner för fordonet, lasten och företagsområdet. Handbokens avsnitt om transportskydd ska specifikt förbjuda obehöriga personer att vistas i förarhytten och innehålla vägledning till förare om hur de undviker att last och fordon stjåls genom bedrägeri.
- Undervisning om rätta skyddsrutiner. Förarna ska betrakta transportskyddet som en del i den dagliga rutinen på arbetsplatsen.

- Undervisning om förarens roll i transportskyddet, inklusive hur han använder stölskyddsanordningar i fordonet och inne på företagsområdet, i förekommande fall.
- Medvetenhet om kapning, och hur det undviks.

Tillträdeskontroll – farligt gods med hög riskpotential

Arbetsgivare ska bestämma om och hur tillträdet ska kontrolleras. När tillträdespunkter säkras är det viktigt att nödutgångar och handikappanpassade in-/utgångar har bibehållen funktion.

Det finns också behov av att upprätta minimikrav för skyddet, vilket potentiellt kan förhindra att obehöriga personer tar sig förbi bommarna eller slinker med när behöriga personer tar sig in på området.

Fordon som inte i förväg har aviserat sin ankomst bör inte släppas igenom förrän deras identitet och behov av att passera har styrkts.

Visitering vid entréer och utgångar – farligt gods med hög riskpotential

Vissa företag har en policy med oanmälda kroppsvisiteringar och genomsökningar av fordon som en del i sin stöldförebyggande strategi. Där det går att genomföra bör det vara ett villkor för att få tillträde till ett driftställe att man först låter sig kroppsvisiteras. Detta är särskilt viktigt på driftställen som hanterar smittförande ämnen av klass 6.2 och sprängämnen av klass 1.

Kroppsvisiteringar ska ske i närvaro av vittnen och får endast utföras av utbildad personal. Om företaget känner att sådana visiteringsrutiner behövs ska detta finnas med i de villkor som gäller för de anställda.

För områden med särskilt hög känslighet och/eller risk kan arbetsgivaren också välja att genomföra slumpmässig visitering vid in- och utgångar.

- (e) [effektiva och uppdaterade metoder för rapportering och för åtgärder vid hot, nedsatt transportskydd eller tillbud,](#)

För att tillgodose rapporteringskraven kan befintliga larm- och nödlägesrutiner användas.

Rapportering av tillbud för kränkning av skyddet

I händelse av ett skyddstillbud, om ett fordon, utrustning eller en fordonslast stjäls eller om ett möjligt tillbud om kränkning av skyddet misstänks ska polisen omedelbart kontaktas.

Viktiga åtgärder

Vissa företag har redan sina egna rutiner för hur de tar hand om de omedelbara följderna av en stöld eller ett tillbud om skyddet. Följande checklista omfattar de viktigaste åtgärderna efter att en stöld har upptäckts:

- Inhämta detaljerade uppgifter om utrustning eller fordonet och dess last;
- Ta reda på exakt var och när fordonet sågs senast;
- Rapportera dessa uppgifter till polisen och anteckna tillbudsnumret – detta kan behövas senare;
- Rapportera fullständiga uppgifter om försäkringsbolag och behåll kopior av alla inskickade anspråk.

Polisen bör delges mer detaljerad information så snart som möjligt. Fordonsdokument och information om lasten ska förvaras på ett säkert ställe.

Ytterligare åtgärder: Förare som är anställda av företaget, och om lämpligt även förare som arbetar för andra företag, ska informeras om det stulna fordonet/den stulna lasten så att de kan hålla utkik efter det/den.

Det finns också databaser som upprätthålls av offentliga och privata organisationer, av vilka vissa erbjuder en möjlighet att registrera att fordon har blivit stulna eller registrera fordon och utrustning som ägs av företaget. Det är viktigt att komma ihåg att när last eller utrustning har stulits är det viktigt att få ut information om detta så snart som möjligt.

Industriövervakning

Bevakningsscheman för lastbilar kan köras på nationell basis. De syftar till att:

- Minska risken för stöld av godsfordon och den last de transporterar;
- Återfinna stulna fordon snabbt;
- Meddela polisen så snart som möjligt efter att stulna godsfordon har iakttagits; och
- Vidarebefordra polisinformation om stulna godsfordon till förare och andra vägtransportoperatörer.

Polisövervakning

Polisen kan registrera information om alla aspekter av brott i samband med vägtransporter.

De kan jämföra detaljer för följande brott:

- Stöld av lastbilar och last, inklusive stulna släp;
- Stöld av hela eller delar av lasten utan att fordonet har flyttats;
- Obehörigt intrång på företagsmark och egendom bortförd där tjuvarna behöver en skåpbil eller större fordon för att kunna föra med sig godset.

All relevant information ska rapporteras till ansvariga myndigheter.

(f) metoder för värdering och test av skyddsplanerna och metoder för återkommande revision och uppdatering av planerna,

De erforderliga metoderna kan integreras i befintliga kvalitetsledningssystem, t.ex. kvalitetssystem och säkerhetssystem och befintliga hanteringsmetoder bör utökas på lämpligt sätt.

Tester kan utökas till att omfatta åtkomstkontroll eller personalens vaksamhet på platser där stora mängder farligt gods med hög riskpotential lagras under transport. Periodisk test av skyddsplanen kan också ske i form av skrivbordsövningar eller något annat test som på ett adekvat sätt utvärderar skyddsåtgärderna på plats.

(g) åtgärder för att säkerställa det fysiska skyddet av den transportinformation skyddsplanen innehåller, och

Planen och transportinformationen ska göras tillgänglig för personalen på behovsbasis.

Skyddsplanen måste skyddas mot obehörig åtkomst t.ex. hålls elektroniskt på en lösenordskyddad dator på en plats med begränsad åtkomst. Om det skrivs ut, ska planen hållas säker och behandlas som ett känsligt dokument och endast delas med räddningstjänsten eller tillsynsmyndigheterna på begäran. Alla med tillträde bör vara medvetna om att informationen som den innehåller bör endast göras tillgänglig om den verkligen behövs.

(h) åtgärder för att säkerställa att spridningen av skyddsplanens information om transportrutiner begränsas till de personer som behöver den. Dessa åtgärder får inte strida mot de krav på information som i övrigt föreskrivs i ADR.

En skyddsplan som visar specifika riskpotentialer utgör ett mycket känsligt dokument som endast bör vara tillgängligt för unikt identifierade personer. Detta kräver specialåtgärder som måste registreras i skyddsplanen. Här ingår också IT-skydd.

Anm: Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behörig myndighet, för att delge varandra information om eventuella hot, vidta ändamålsenliga skyddsåtgärder för att uppmärksamma och åtgärda händelser som sätter transportskyddet i fara.

Kommunikation och förvarningar – farligt gods med hög riskpotential

Mobil kommunikation hjälper till att förhindra brott. Med mobil kommunikation kan en förare kontakta driftstället när han kommer fram till en folktom plats eller rapportera eventuella misstänkta aktiviteter.

Mobil kommunikation hjälper också transportören att hålla sig informerad om färdvägen och eventuella platser för parkering över natten.

Fordonen bör förses med radio eller annan utrustning för tvåvägskommunikation mellan föraren och driftstället.

Förarna ska instrueras att kommunicera med sitt driftställe med täta och regelbundna intervall. De ska berätta var de befinner sig, vilken väg de har valt och när de beräknar ankomma till nästa destination, tillsammans med en bekräftelse på att allt är i sin ordning.

De ska också instrueras att varna driftstället om de upptäcker några ovanliga eller misstänkta aktiviteter. Företaget bör överväga att förse föraren med ett lösenord att använda när han aktiverar larmet.

Uppgifter om färdväg och typ av farligt gods med hög riskpotential ska hållas hemliga. För sådana laster bör konvojer och/eller öppen/förtäckt eskortering övervägas.

Om sådan relevant information blir känd för företaget bör det upprätta kontakt med offentliga myndigheter, leverantörer och kunder för att planera lämpliga motåtgärder (se även 1.10.3.2.2. d)).

Kommunikation med personalen – farligt gods med hög riskpotential

Organisationer ska försäkra sig om att all personal som medverkar vid transport av farligt gods med hög riskpotential är införstådda med nödvändigheten av förstärkta skyddsåtgärder. Sådana åtgärder har oftare en lugnande inverkan än en oroande på de anställda.

Genom en öppen kommunikation kan personalen rapportera allt misstänkt. En idé kan vara att upprätta en konfidentiell rapporteringslinje som är bemannad dygnet runt.

Alla rapporter om misstänkt beteende ska undersökas och rapporteras till lämpliga myndigheter.

Vid vissa mycket känslig hantering kan det finnas behov av mer formella övervakningssystem. Sådana system ska iordningställas med stor känslighet.

1.10.3.3 Anordningar, utrustning eller system ska användas för att skydda mot stöld av fordon som transporterar farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3) och dess last. Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att de alltid är inkopplade och i funktion. Tillämpningen av dessa skyddsåtgärder får inte hindra i nödlägen.

Anm: Om det är lämpligt och utrustning finns installerad, bör telemetrisystem eller andra system eller anordningar användas för att övervaka förflyttning av farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2).

För implementering av denna bestämmelse för vägtransport hänvisas till kraven i kapitel 8.4 ADR (bestämmelser för övervakning av fordon).

"System" omfattar de operativa förfaranden som finns, vilket kan innefatta utplacering av resurser för att tillhandahålla övervakning, placering av dörr mot varandra på lastbärare för att förhindra tillträde eller säkerställa att särskilda åtgärder vidtas för särskilt känsliga varor, såsom dygnet runtbevakning.

Spårningssystem är allmänt tillgängliga för lastbilar och släpvagnar. Att montera sådan utrustning representerar bästa praxis när man transporterar farligt gods med hög riskpotential. Det kan också vara lämpligt att överväga att spåra frakten eller lastbäraren själv om godset är särskilt känsligt eller attraktivt för tjuvar.

Transportskydd på vägarna

Förare ska rapportera allt ovanligt till sin chef, och vid behov också till polisen. Till det de bör rapportera hör eventuella konstigheter i lastning, låsning eller försegling, eller i dokument, ändringar i leveransinstruktionerna eller misstankar om personer eller fordon.

Förare bör rådats att:

- Vid behov avlägsna startnycklar, låsa hytt dörrar och fordonets lastutrymme och aktivera eventuella larm och immobilisers varje gång fordonet måste lämnas obevakat – även när föraren går för att betala efter att ha tankat eller i samband med leverans;
- Tanka på företagsområdet innan de ger sig iväg när detta är möjligt;
- Planera färdvägen i förväg och undvika att stanna om det inte är nödvändigt. Föraren bör undvika rutinstopp för att handla cigaretter, tidningar osv. genom att redan före avfärd bunkra upp med allt som behövs för resan;
- Aldrig lämna fönster öppna när fordonet lämnas obevakat;
- Använda förplanerade, säkra och godkända nattparkeringar i möjligaste mån. Be föraren att spara kvittona och ge honom en lista över nattparkeringar utifrån hur sårbar lasten är;
- Särskilt undvika att använda oskyddade, godtyckligt valda parkeringsplatser som rutin;
- Låsa alla dörrar när denne sover i hytten;
- Backa fordonet mot en vägg eller liknande för att förhindra att någon kan ta sig in genom bakdörrarna, men tänk på att det fortfarande kan gå att ta sig in ovanifrån eller från sidorna;
- Aldrig ta med obehöriga passagerare;
- Aldrig lämna fordonet utan uppsikt i ett ensligt eller dåligt upplyst område på natten. Försök att hålla fordonet under uppsikt och var beredd att återvända till det snabbt om du tillfälligt måste lämna det obevakat;
- Kontakta driftstället varje gång de drabbas av förseningar, problem eller förändringar i leveransdetaljerna. Föraren bör inte ändra den i förväg överenskomna färdvägen utan föregående bekräftelse från driftstället;
- Aldrig lämna släp eller containrar utan uppsikt, oavsett om de innehåller last eller inte. De får bara lämnas på i förväg överenskomna parkeringsområden med godkända skyddsanordningar monterade och fullt funktionsdugliga.

I bilaga III finns en lista över tekniska alternativ för att förhindra stöld av eller intrång i fordon eller laster under transporter.

1.10.4 Enligt bestämmelserna i 1.1.3.6 gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna transporterade i kollin på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3, utom för UN 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500 samt utom för undantagna kollin i klass 7 med UN 2910 och 2911 om aktivitetsnivån överstiger A2-värdet (se första strecksatsen i 1.1.3.6.2). Dessutom gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna som transporteras i tankar eller i bulk på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3. Dessutom gäller inte bestämmelserna i detta kapitel för transport av UN 2912 RADIOAKTIVT ÄMNE, LÅG SPECIFIK AKTIVITET (LSA-I) och UN 2913 RADIOAKTIVT ÄMNE, YTKONTAMINERADE FÖREMÅL (SCO-I).

1.10.5 För radioaktiva ämnen anses bestämmelserna i detta kapitel uppfyllda, om bestämmelserna i Convention on Physical Protection of Nuclear Material¹ och IAEA:s cirkulär ”The Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities”² tillämpas.

¹ INFCIRC/274/Rev.1, IAEA, Wien (1980).

² INFCIRC/225/Rev.4 (Corrected), IAEA, Wien (1999).

BILAGA I

Tekniska alternativ för skydd vid mellanlagring

Lastbilsparkering

I vissa fall saknas en nationell definition för "säker lastbilsparkering", men om sådan finns ska den användas.

Ibland saknas också formella standarder för bedömning av skyddsnivån på en lastbilsparkering, eller dess effektivitet.

Tillgången och kvaliteten på skyddsåtgärder och andra anordningar för en lastbilsparkering kan förändras snabbt.

Transportörer bör förvissa sig om att skyddsnivån är tillräcklig varje gång denne planerar att stanna på en lastbilsparkering.

En digital karta på parkeringsplatser "Truck parking areas" kan hämtas från IRU:s webbplats <https://www.iru.org/apps/transpark-app>. Detta dokument är en gemensam utgåva från International Transport Forum (ITF) och the International Transport Union (IRU) som innehåller data på nästan 2000 lastbilsparkeringar i 44 länder. Dessa uppgifter samlades in av medlemmar till IRU och verifierades av nationella transportmyndigheter. Fyra språk (engelska, franska, turkiska och ryska) är tillgängliga i samma dokument.

Vakter - farligt gods med hög riskpotential

Många företag använder sig av interna vakter. Den främsta fördelen med detta är anställningslojaliteten, men det finns naturligtvis nackdelar också. Denna typ av bevakning är dyr, och för dygnet runt-bevakning krävs många vakter. Detta är en fast kostnad som måste vägas mot andra behov.

Skyddet kan bli lidande på grund av vakternas nära relation till kollegerna. Av samma anledning kan interna vakter uppleva oanmälda visiteringar av kollegerna mer besvärande än kontraktsanställda vakter.

Om företaget väljer kontraktsanställda vakter är det nödvändigt att vara vaksam på de sårbarheter som hänger samman med detta alternativ, även om en väletablerad firma används. Det finns en fara att kontraktsanställda vakter inte har tillräckliga kunskaper om företagets verksamhet och därför inte kan identifiera riskerna. Om möjligt bör företaget försöka få till stånd en företagsextern vaktpool som successivt kan lära sig mer om företagets verksamhet.

Vissa säkerhetsföretag tillhandahåller ambulerande vakter. Normalt tittar de till anläggningen flera gånger varje natt. Det är viktigt att ha ett modernt instämplingssystem så att det går att verifiera när vakterna kom till anläggningen och hur länge de stannade. Vakterna ska naturligtvis variera tiderna för sina besök och inte bygga upp en rutin. Då skulle de vara lätta att kartlägga för brottslingarna. Det är också viktigt att vakterna har tillräcklig kunskap för att upptäcka om något saknas på anläggningen.

I en nödsituation ska säkerhetsföretaget också kunna kontakta personer med företagsnycklar så fort som möjligt. Ju längre rapporteringsprocessen för ett tillbud tar, desto längre tid har brottslingarna på sig att komma undan och desto större är risken att det stulna godset aldrig återfinns. Om företaget har beslutat att använda ett tredjepartsföretag för skyddet är det viktigt att denne uppdragstagare tillhandahåller kompetent personal. Därför bör säkerhetsföretagets rekryteringsrutiner granskas.

Att säkra anläggningen

Den lokala polisen och företagets försäkringsbolag ska kunna ge råd om hur anläggningen säkras. När skyddsplaner utarbetas ska följande delar tas i beaktande:

- Skalskydd (staket);
- Tillträde till anläggningen och kontroll (bommar);
- Övervakning: belysning och kameraövervakning (Closed Circuit Television, CCTV);
- Vakter;
- Inkräktardetektering;
- Kontroll av besökare;
- Begränsning av antalet personer med företagsnycklar;
- Personalparkering på avstånd från huvudbyggnaden;
- Kontrollerat tillträde till lastbryggor, fordonsnyckelskåp och kontrollsystem;
- Visiteringsrutiner för personal och fordon;
- Skydd av alla verktyg och all utrustning som skulle kunna hjälpa brottslingar att stjäla lastbilar eller laster.

Med rätt belysning av anläggningens yttre gräns går det lättare att identifiera inkräktare och fordon. Kameraövervakningssystemet CCTV ska kunna övervaka, detektera, känna igen eller identifiera och bör vara sammanlänkat med andra skalskyddssystem för detektering av inkräktare och med fysiska fördröjningsåtgärder.

Råd om mer detaljerade åtgärder kan fås från nationella säkerhetstjänster, t.ex. i brittiska *Guide to Producing Operational Requirements for Security Measures*

<https://www.cpni.gov.uk/system/files/documents/d5/76/Guide-to-producing-operational-requirements-for-security-measures.pdf> som innehåller detaljerad vägledning om driftskrav för

- Skalskydd (staket);
- Skyddsbelysning;
- CCTV-övervakningssystem;
- Skalskyddssystem för detektering av inkräktare;
- Fysiska fördröjningsåtgärder;
- System för detektering av inkräktare.

Depåskydd

Stölder inne på **företagsområdet** är alltså ett av de största problemen för transportörer. Tjuvarna vet att fordon och ofta även deras laster kommer att finnas på området vid vissa tider.

Det finns flera sätt att förbättra fordonsskyddet, och ett effektivt system för depåskydd gör att man vinner tid, en väsentlig faktor för att förhindra brott. Ett effektivt skydd är dock inte billigt, så det är viktigt att noggrant bedöma sina behov.

Besökare ska komma på i förväg avtalad tid, och säkerhetspersonalen ska informeras om tidpunkten för deras förväntade ankomst. De ska åtföljas under hela besöket, och ansvaret för detta vilar på värden, som ska vara någon ur personalen.

På många företag måste besökarna lämna all sin elektroniska utrustning redan vid entrén. Denna rutin skulle man kunna tillämpa även på grund transportskyddet.

Nattförvaring av fordon i låsta byggnader är ofta bara praktiskt genomförbart för lätta skåpbilar. Tunga nyttofordon behöver mer utrymme, och parkeras vanligen utomhus. Då fordon parkeras inomhus bör hänsyn tas till brandrisken. Dessutom är det lättare för inkräktare att undvika upptäckt på insidan av en byggnad.

Att parkera fordon mot ett staket, i tron att de då är skyddade, bör undvikas. Även om staketet skyddar bakdörrarna går det fortfarande att ta sig in ovanifrån eller från sidorna. Att backa fordon mot varandra ger endast begränsat skydd för bakdörrarna. I möjligaste mån bör fordon parkeras tätt intill varandra med de lastade fordonen i mitten.

Staket

Ett yttre staket är viktigt eftersom det utgör det första fysiska hindret in till en anläggning. Innan ett företag bestämmer sig för typ och storlek på staketet som ska installeras bör de beakta eventuella betänkligheter som lokala planeringsmyndigheter kan ha beträffande effekterna på området runt omkring.

Det finns ett flertal olika typer och standarder av industristaket som används allmänt för att skydda anläggningar. Men även de säkraste staketyperna går det, när allt kommer omkring, att klättra över, bryta igenom eller gräva sig under för en väl förberedd inkräktare som är stark, smidig och beslutsam.

Det oftast använda staketet är det relativt billiga nätstängslet. För en någorlunda vig inkräktare innebär dock detta staket bara att det tar lite längre tid att ta sig in.

Stålnätspaneler eller pallisadstaket har mycket användbara egenskaper. Det senare är starkt och styvt och erbjuder utmärkta möjligheter för montering av någon typ av skalskyddssystem för detektering av inkräktare (perimeter intruder detection system, PIDS).

Om anläggningens yttre gräns går längs med en offentlig väg, gångstig eller annat frekventerat område kan ett enkelstaket monterat med ett PIDS lösa ut larmet så ofta att det blir värdelöst. Den mest praktiska lösningen kan vara dubbla staket, med det inre staketet larmat eller med ett larmat parti mellan de båda staketen. Det innersta staketet ska vara det som är svårast att klättra över och bryta igenom, för att eventuella inkräktare ska fördröjas så lång tid som möjligt.

På anläggningar med stor omkrets är det inte alltid praktiskt möjligt med ett starkt omgivande staket. I sådana fall kan det vara bättre att koncentrera sig på de områden som är i störst behov av skydd.

Vissa transportörer har installerat elektriska eller elektrifierade staket. Dessa utgör på samma gång larmsystem och ett effektivt avskräckande medel.

Brottslingar kommer alltid att försöka hitta på sätt att ta sig in på skyddade parkeringsområden. Det går inte att förlita sig på att vattendrag eller öppna fält utgör en säker naturlig gräns.

Många staket har inslag av taggtråd. Vissa har taggtråd högst upp medan några har andra typer av vassa band.

Taggtråd är, oavsett typ, betydligt mindre effektivt som avskräckande medel och som praktisk försvarsåtgärd än de olika typerna av vassa band (Concertina). För att undvika juridiska problem bör man dock bara använda vassa band på behörigt avstånd från förbipasserande. När de används på toppen av staket för att avskräcka från överklättring måste de också vara utom

räckhåll för barn. Härigenom tenderar dess användning att begränsas till staket som inte kan klättras över utan klättrustrustning. Återigen, för att företaget ska slippa juridiska problem måste det vara uppenbart för allmänheten att taggtråd eller vassa band används.

Staket ska monteras i enlighet med relevant standard och ett underhållsprogram upprättas.

Kullar och diken

Kullar runt omkring depågränserna kan, om planeringen sköts dåligt, faktiskt minska skyddet. I sämsta fall kan kullar sänka staketens effektiva höjd.

Även diken framhålls ofta som ett sätt att förbättra skyddet. De förhindrar inte stöld från fordonen men de förhindrar i allmänhet stöld av själva fordonen och släpen.

Grindar

Montera grindar som är lämpliga med tanke på risken. Grindar måste gå att kombinera med och vara åtminstone lika kraftiga som det omgivande staketet. De bästa, och dyraste, är de elektriska skjutgrindarna som löper på spår, eftersom dessa är avsevärt mer robusta än hängande grindar. I detta fall är det viktigt att fotgängare ändå kan passera om grinden inte är bemannad dygnet runt. Ett alternativ är en bra uppsättning metallgrindar med effektiva lås.

En annan effektiv åtgärd är att installera grindar som kan låsas med två lås och som har svetsade gångjärn så att de inte kan lyftas av. Skruvar ska i möjligaste mån knackas eller svetsas så att de inte kan avlägsnas. Samma sak gäller för skruvar och gångjärn på fordonslås.

Ett bra säkerhetshänglås av härdat stål bör användas, och det är viktigt att bygeln på det standardhänglås som används är så kort som möjligt och att hänglåsets hölje är av härdat stål. På så sätt blir låset svårare att klippa av, och dessutom vinner man tid.

Inkräktarlarm och verifieringssystem

Inkräktarlarm ska användas för att övervaka grindar. Även rörelsedetektorer kan med fördel användas. De ska inte ställas in på en alltför känslig nivå, men ska ändå kunna detektera till exempel personer som försöker ramma depågrindar.

Transportörer bör vara medvetna om att polisen tenderar att i allt mindre utsträckning bry sig om larm från kommersiella anläggningar med en historik av falsklarm, om det inte kan verifieras att en inkräktare befinner sig på området. Detta kan ske på olika sätt, och det finns ett flertal system för verifiering av inkräktare att välja på.

Det dyraste består av en pinnhålskamera, vanligen placerad vid en grind eller annan liknande infart. Kameran utlöses genom att inkräktaren bryter strålen från larmsystemet. När denna typ av system är aktiverat kommer foton att tas med korta mellanrum.

Andra billigare system arbetar från den befintliga utrustningen. Till exempel kan programvara köpas som ansluter inkräktarlarm till en standard-PC. När en inkräktare bryter strålen ansluter programvaran vilken som helst av kamerorna som har en vy över området. De senaste 10 sekunderna som har spelats in kan sedan granskas överallt ifrån där det finns en monitor med en telefonlänk till systemet.

På vissa högriskanläggningar kan det krävas ett omgivande staket som skydd mot inkräktare. Det finns utrustning som utlöser en kamera när en inkräktare bryter en stråle längs ett omgivande staket.

Depåbelysning

En bra belysning är en viktig skyddsåtgärd för depåer. Dessutom gagnar det säkerheten. Ett väl

upplyst omgivande staket, fritt från skymmande vegetation, är en bra början.

Skyddsbelysning:

- Avskräcker från intrång på området;
- Döljer vakterna och deras aktiviteter;
- Underlättar visuella observationer av patrullerande vakter;
- Stöder CCTV-övervakning;
- Lyser upp tillträdespunkter;
- Underlättar genomsökningen av fordon.

När det gäller belysning måste man balansera skyddsaspekterna mot det obehag som en överdriven belysning kan orsaka i miljökänsliga områden där kanske infraröd belysning hade varit lämpligare.

Kameraövervakning

Kameratekniken går framåt hela tiden. I teorin är kameraövervakning som installeras vid sidan av rörelsedetektorer ett utmärkt sätt att övervaka en depå. Men det är många aspekter att ta hänsyn till innan man gör en betydande investering.

Man kan anlita en konsult i stället för att förlita sig på installatörens råd. På så sätt ökar man sina chanser att få ett system som passar ens behov installerat, och man slipper risken att bli pålurad onödigt dyr utrustning. En publikation från brittiska inrikesministeriet kallad "CCTV Operational requirements" är tillgänglig på Internet -

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/378443/28_09_CCTV_OR_Manual2835.pdf - i form av ett nedladdningsbart PDF-dokument. Här framgår det tydligare hur man kommer fram till vad man egentligen behöver när man använder kameraövervakning (CCTV).

Det är mycket viktigt att ett företag har resurser att övervaka kamerorna dygnet runt, eller åtminstone avsätter tid till att kontrollera inspelningarna. Där kamerorna övervakas kontinuerligt ska monitorerna hela tiden vara synliga för den ansvarige personen och inte blockeras på något sätt. Inte heller får annan personal eller besökare se monitorerna, och därigenom kamerornas täckningsområden. Kameraövervakning är bara effektiv om kamerorna ger bästa möjliga täckning och om inspelningsutrustningen fungerar korrekt. Vid behov ska kamerorna flyttas regelbundet så att inga blinda fläckar utvecklas och blir kända. Följande grundläggande fel bör undvikas:

- Glömma att starta utrustningen;
- Inte kontrollera att det finns tillräckligt med ledigt bandutrymme innan inspelningen påbörjas;
- Fortsätta använda slitna band. Expertens råd är att byta ut analoga band efter 12 användningar för att bibehålla bildkvaliteten.

Moderna digitala inspelningsmöjligheter erbjuder nu långt bättre bilder, så dessa bör utnyttjas i möjligaste mån.

Panorerande- och tiltkameror är bra för fokusering på vissa områden. De består av en rörlig kamera med ett skyddande hölje för en mer flexibel övervakning.

Kupolkameror har den fördelen jämfört med panorerande- och tiltkameror att de täcker ett klart större område. De försvårar också för inkräktare att avgöra om kameran har fångat dem.

Det kan också vara idé att använda fasta kameror på ytterväggarna. Dessa är billigare och det är mindre som kan gå fel jämfört med kupol- eller panorerande-och-tiltkameror. Ett idealiskt system för företag med begränsad budget kan bestå av en blandning av olika kameratyper.

Kameror som sitter på torn kan lättare vridas än kameror på byggnader, och är ofta att föredra. Återigen är det så att kupolkameror i sådana positioner ger den mest effektiva avsökningen av hela området, och kan dessutom erbjuda andra fördelar. Till exempel kan en kupolkamera medge övervakning utan att visa var den tittar.

Stillbildskameror som aktiveras av rörelsedetektorer är ett alternativ till videokameror.

Det är också viktigt att kamerorna servas regelbundet av ett pålitligt företag. Det finns många företag som har specialiserat sig på servicekontrakt för denna typ av utrustning. Tillståndet för det material som skyddar linsen bör också kontrolleras noggrant. Höljet är till för att skydda kameran mot väder och vind, men det kan själv bli skadat på sikt, med förvrängd kameravy som följd.

Inkräktare försöker ofta undvika upptäckt genom att rikta kamerorna mot himlen, men de kanske inte har gjort samma sak med kamerorna på intilliggande egendomar. Att ha en samverkan med grannföretagen kan vara en god idé. Om lokalerna ligger i ett industriområde med ett begränsat antal infarter/utfarter kan det vara lämpligt att använda kameror som täcker dessa platser, finansierade antingen av företagen i industriområdet eller som ett gemensamt initiativ med kommunen. Man måste vara mycket försiktig vid utplacering av kameror i närheten av bostadsområden för att inte riskera att göra intrång i någons privatliv.

Mer om skydd av depåer

Det finns ett flertal dåliga rutiner som kan försämra depåskyddet. Till exempel kan lastpallar som förvaras intill staketet användas som steg av brottslingarna. Av samma anledning bör terminaltraktorer och annan tung utrustning inte lämnas på platser där de är lätta att komma åt. Brottslingar skulle kunna använda dem till att ramma staket eller bryta igenom grindar.

Ofta lämnas påhängsvagnar anslutna till dragfordon när de parkeras i depåer. På ett sätt kan detta göra det klart enklare för brottslingarna, men om en lämplig immobiliser monterats på dragfordonet försvåras i stället brottslingarnas arbete. Om brottslingarna har med sig ett fordon för att föra bort släpet kan ett dragfordon som inte går att flytta på leda till stor frustration.

När släp kopplas loss från enheter bör de säkras med lås till kingpin eller stödben. Tomma fordon med sidogardiner bör lämnas i depån med gardinerna frändragna. Detta kan avhålla brottslingar från att skära sönder dyra gardiner för att se vad som finns innanför.

Oanmälda visiteringar av fordon och personal som anländer till eller lämnar depåer är accepterade inslag i många företags verksamhet. Ett fordon som officiellt ska ut på ett rutinuppdrag skulle kunna ta med sig gods utan att ha behörighet för det.

ADR krav om övervakning av fordon

Det rekommenderas att även beakta bestämmelserna i kapitel 8.4 i ADR (finns nedan)

8.4.1 Fordon med farligt gods i de mängder som anges i särbestämmelserna S1(6) och S14 – S24 i kapitel 8.5 för ett visst ämne enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 19, ska övervakas eller alternativt parkeras utan övervakning inom en skyddad depå eller ett skyddat fabriksområde. Finns inte sådana möjligheter får fordon, sedan lämpliga skyddsåtgärder vidtagits, ställas upp avskilt på en plats som uppfyller kraven i (a), (b) eller (c) nedan:

- (a) en parkeringsplats, övervakad av en tillsynsman som har underrättats om lastens egenskaper och var föraren uppehåller sig,
- (b) en allmän eller privat parkeringsplats där fordonet inte förväntas bli skadat av andra fordon, eller
- (c) en lämplig öppen plats som är avskild från vägar och bostäder där allmänheten normalt inte passerar eller uppehåller sig.

Parkeringsplats som tillåts i (b) får användas endast om den som beskrivs i (a) inte är tillgänglig, och platsen som beskrivs i (c) får användas endast om alternativen som beskrivs i (a) och (b) inte är tillgängliga.

8.4.2 Lastade MEMU ska övervakas eller får alternativt parkeras oövervakade inom en skyddad depå eller inom ett skyddat fabriksområde. Tömnda, ej rengjorda MEMU är undantagna från detta krav.

BILAGA II

Ledningsrutiner och ledningspraxis för att minska risken för kränkning av transportskyddet

Ledningsrutiner

Det finns många olika ledningsrutiner som kan införas för att förbättra skyddet. Ledningen bör:

- Hela tiden granska verksamhetsrutinerna;
- Beakta möjliga risker och alltid ha skyddsåtgärder i åtanke;
- Försäkra sig om att de anställda ges förtroende att rapportera betänkligheter och att de vet att arbetsgivaren tar deras rapporter på allvar och behandlar dem konfidentiellt;
- Förvara dokumentation om lasten på ett säkert ställe. Brottslingar skulle kunna använda leveransdokumentationen för att visa att de har äganderätt till godset;
- Förvara alla nycklar till fordon och lokaler på ett säkert ställe. Ledningen bör ta fram rutiner för att kontrollera nycklarna till fordon och lokaler. Om föraren tar med sig nycklarna till sitt fordon när denne går hem från arbetet bör denne förvara dem på ett säkert ställe hela tiden, aldrig undanhålla dem för en avbytare som kommer för att hämta upp dem, aldrig lämna dem där de kan kopieras och sörja för att det inte går att identifiera nycklarna eller lastbilen utifrån nyckelringen;
- I möjligaste mån variera färdväg och förare för att undvika att regelbundna mönster utvecklas;
- Stå i regelbunden kontakt med lokalpolisen – brottsförebyggande polis, underrättelsepolis eller lokal underrättelsepolis;
- Instruera förarna att skydda hytten och lastutrymmet. Om möjligt ska de låsa hytt dörrarna vid lastning och lossning;
- Råda förarna att inte prata om sin last eller tänkta färdväg på offentliga platser eller via radion. De bör vara försiktiga när de frågar folk om vägen eller ber om råd på avsides belägna parkeringar.

Vid behov bör plomberingar användas på fordon för att skydda lasten. Plomberingar avslöjar snabbt eventuella försök att mixtra med en förutbestämd sifferkod eller ett slumpvis genererat digitalt plomberingsnummer. Dyrare plomberingar är särskilt tillverkade för att stå emot våldsamma angrepp.

Brottslingar kan försöka komma över fordon genom att använda ett företags fordonsdekor och klä sig i företagets uniformer för att därigenom kunna hävda att de har behörighet att hämta gods och/eller fordon. När ett företag gör sig av med fordon ska all identifierbar dekor tas bort. Vissa specialistföretag erbjuder en dekorborttagningstjänst.

Fordonets registreringsdokument ska användas för att informera föreskrifts-/godkännandemyndigheter om ändringar av dekor och huvudkomponenter. Uppgifter för skrotade eller kasserade fordon ska lämnas till myndigheterna omedelbart, på därför avsett formulär.

I allmänhet bör förvaring, utfärdande och återlämnande av personaluniformer noga övervakas. När personal säger upp sig eller byter uniform, bör deras uniformer lämnas tillbaka. Särskild försiktighet bör vidtas vid utfärdande av personaluniformer till förare från en förmedlingsbyrå.

Anläggningar som tar emot eller skickar farligt gods med hög riskpotential bör:

- I möjligaste mån schemalägga fordonsleveranser och upphämtningar, så att det ankommande fordonet kan jämföras med det förväntade fordonsschemat hos mottagaren;
- Identifiera föraren och fordonet och ge kunden/mottagaren en uppskattad ankomsttid, som ska ligga i rimlig närhet av den avsedda leveranstiden.

Driftspraxis

Transportskydd ska ingå i den dagliga rutinen för all personal som medverkar vid transport av farligt gods. Förare, lagerpersonal och övrig personal ska utbildas i rätt vanor, och transportskydd ska integreras i deras arbete.

Det måste finnas tydligt formulerade standarder för ansvar och utförande. Dessa standarder måste förstås och accepteras av alla som medverkar i transportverksamheten. Som en del i introduktionsutbildningen ska ny personal instrueras i de skyddsåtgärder som ingår i deras åligganden.

Skyddsansvar ska finnas med i varje anställds anställningsavtal. Transportskydd ska också framhävas i arbetsbeskrivningen för alla anställda som medverkar vid transport av farligt gods.

Regelbundna kontroller ska genomföras som bekräftelse på att förarna förstår och använder de skyddsanordningar som deras fordon har utrustats med. Det samma gäller för skyddsanordningar inom fastigheten. Många företag har lagt in dessa principer i utvecklingsprogram för personalen.

Företag bör också kontrollera körkortet regelbundet – åtminstone var sjätte månad. Regelbundna kontroller ska genomföras som bekräftelse på att all skyddsutrustning och alla kontrollåtgärder fungerar korrekt.

Det är viktigt att hålla sig à jour med utvecklingen på skyddsområdet och att diskutera eventuella problem med företagets skyddschef (om sådan finns), lokal polis och andra i branschen, så att man kan dra nytta av faktiska händelser och andras erfarenhet.

BILAGA III

Tekniska alternativ för att förhindra stöld av eller intrång i fordon eller laster under transport

Nyckelkontroll

Parkerade fordon måste låsas när de står vid driftstället och nycklarna förvaras i ett utrymme som går att låsa. Detta utrymme kan antingen vara ett nyckelskåp där det lätt går att se om någon nyckel saknas eller, vid behov, ett säkert metallskåp. Dubblettnycklar ska ha samma skydd, och i rummet där nycklarna skyddas får ingen obehörig personal släppas in.

Det är mycket viktigt att ha ett nyckelutdelningssystem, med regelbundna kontroller av var nycklarna är. Om verksamheten sker i lokaler som inte är bemannade dygnet runt är det mycket viktigt att ha kontroll över vem som har entrénycklarna.

Antalet personer i personalen som känner till skyddsarrangemangen bör hållas på ett minimum. Om det är möjligt bör ett begränsat antal nyckelansvariga utses. Dessa ska kunna ta sig till företagets lokaler med kort varsel.

Om nycklar förloras ska låsen bytas ut omgående, eller fordonet bytas ut mot ett liknande, som förvaras på annan ort.

Registrerade uppgifter för fordon och släp

Uppgifter för fordon, släp och laster ska finnas lätt tillgängliga för den händelse att polisen behöver dem. Åtminstone följande uppgifter bör finnas tillgängliga:

- Fordonets registreringsnummer/släpets serienummer;
- Fabrikat;
- Modell;
- Kaross, till exempel pickup, flak, presenningsförsett, skåp, tank;
- Fordonets identifieringsnummer (VIN);
- Motornummer;
- Växellådsnummer;
- Andra identifieringsnummer, märkningar och dekordetaljer;
- Antal axlar;
- Monterad specialutrustning (med serienummer);
- Monterade skyddsanordningar;
- Vägmetarställning.

Ett fotografi ska tas av fordon och saker på anläggningen framifrån, från sidan och bakifrån. Detta hjälper polisen att utfärda beskrivningar och leta efter den stulna egendomen.

Dagliga noteringar om varje fordonets förflyttningar bör göras med exakta detaljer om last och förare vid varje tillfälle. Anteckningar bör också göras om övrig personal som kommer i kontakt med fordonet eller dess last, till exempel personen som lastar godset.

Skydda fordon

Fordon kan skyddas genom en mängd olika extra skyddsåtgärder. Följande är viktigt att tänka på:

- Använda skyddsutrustning – det gör fordonen mindre attraktiva för brottslingar. Diskussioner om detta bör hållas med försäkringsbolag (inklusive försäkringsbolag för transitgods), fordonshandlare, transportskyddskonsulter och tillverkare av skyddsutrustning.
- Låta installatören kontrollera skyddsutrustningen regelbundet.
- Olika fordon behöver olika nivåer och typer av skyddsutrustning, allt efter hur de används. Alla fordon bör ha samma typ av immobilisering, om inte tillverkaren redan har monterat denna.
- Vid köp av fordon ska hänsyn tas till vilken skyddsutrustning som redan är monterad, och vilken extrautrustning som kan monteras senare.
- Försäkringsbolaget och den brottsförebyggande avdelningen hos den lokala polisen kan ge specifika råd om skyddet.
- Lastbilar stjäls oavsett last.

Stöldskyddsutrustning

Tillverkare tillverkar allt mer sofistikerad stöldskyddsutrustning, som ofta drivs av fordonets styrsystem.

På motsvarande sätt blir även brottslingarna påhittigare. Om inte annat har detta lett till att kvaliteten på fordonens skyddssystem har höjts till en sådan nivå att tillfallestjuvar går bet – förutsatt att systemen är aktiverade.

Många stöldskyddsanordningar är självaktiverande och kräver inte att föraren kommer ihåg att aktivera dem. För viss utrustning har föraren ca 30 sekunder på sig att lämna hytten efter att ha slagit av motorn och tagit ut startnyckeln innan utrustningen automatiskt aktiveras. Systemet förblir aktiverat tills det inaktiveras med nyckel, elektronisk beröringsgivare eller smartkort.

Kundbehov

På senare år har fordonstillverkare allt oftare monterat larm och immobiliseras som standard. Detta har minskat antalet stölder begångna av tillfallestjuvar och betonas ofta av tillverkarna i marknadsföringen av fordonet. Undersökningar av stölder understryker att nyttofordonsoperatörer vill att tillverkarna ska montera larm och immobiliseras som standard.

Men fordonstillverkarna står inför ett grundläggande problem. Så snart en tillverkare monterar stöldskyddsutrustning som standard blir denna information lätt åtkomlig för brottslingar. På senare tid har tillverkare av godsfordon inte monterat stöldskyddsutrustning under löpande bandproduktionen, utan i stället erbjudit eftermonterade system på handlarnivå. Detta håller nu på att ändras och tillverkarna av godsfordon kommer i framtiden att erbjuda stöldskyddsutrustning som standard på nya modeller.

Försäkringsbolag har blivit alltmer proaktiva i specifikationen av stöldskyddsutrustning i nyttofordon. Till exempel tar brittiska försäkringsbranschens testanläggning i Thatcham fram en lista över godkända skyddsanordningar.

Tillverkare erbjuder fabriksmonterade skyddssystem på många lätta och vissa tunga nyttofordon. De förbättrar också kvaliteten på de eftermonterade larm och immobiliseras som erbjuds av handlarna.

Om fordonen utrustas med godkända system kan ett företag kvalificera sig för lägre försäkringspremier. Å andra sidan leder avsaknad av försiktighetsåtgärder allt oftare till att försäkringsbolagen vägrar skydd. Om ett fordon som är utrustat med skyddssystem stjäls som en följd av att detta inte är aktiverat kan försäkringsbolagen vägra att betala ersättning.

Nedan redogörs för de huvudtyper av skyddssystem som finns tillgängliga för nyttofordon och hur tillverkarna förbättrar fordonsskyddet.

Fysiskt fordonsskydd

Fysiskt skydd av nyttofordon kan ta form av extra eller starkare lås med hög säkerhet, skyddsgaller och liknande. Det kan antingen ge oberoende skydd eller komplettera ett larmsystem. Isolerat sett kan fysiskt skydd erbjuda en enkel och kostnadseffektiv lösning i lågrisksituationer. Det kan också tjäna som avskräckande medel för tillfällstjuven.

Många skyddslås måste hanteras manuellt av föraren. "Självlåsande lås" tillhör allt oftare standardutrustningen för öppningar till lastutrymmen i stora nyttofordon. De har visat sig extremt populära bland pakettransportörer med flera avlämningsställen. Förarna behöver bara stänga dörren så är lasten automatiskt skyddad. Inget skydd är dock bättre än sin svagaste punkt. De flesta skyddsanordningar är faktiskt starkare än karossen som de monteras i.

Huvudsyftet med väggen som delar av förar-/passagerarutrymmet och lastutrymmet i skåpbilar är att isolera godset i lastutrymmet. Om det till exempel finns en vägg monterad i en skåpbil innebär det att det endast går att ta sig in genom lastdörrarna på sidan eller bak, och dessa kan skyddas med extralås.

Väggar levereras i en mängd olika material, till exempel stål, plywood eller stålgaller. Korrekt monterade väggar av stålgaller kan ge adekvat skydd, men tjuvarna kan fortfarande se godset, vilket ökar risken för inbrott. Solida väggar är bättre.

Immobiliseras

Immobiliseras är till för att göra fordonet eller släpvagnen svårt att flytta. Immobiliseringssystem kan användas isolerat eller integrerat i ett larmsystem. I praktiskt taget alla försäkringsgodkända larmsystem ingår som standard någon form av immobilisering som en del av det övergripande skyddssystemet.

Vid val av immobiliseringssystem ska hänsyn tas till följande:

- Fordonstyp;
- Risk både för fordon och last;
- Lastnings- och lossningsaspekter.

Att använda ett och samma system till ett företags alla fordon, oavsett vad de används till, kan leda till sårbarhet.

Rattlås

Rattlås sätts in i så gott som alla fordon under tillverkningen. Professionella brottslingar kan dock snabbt forcera fabriksmonterade rattlås. Andra former av extraskydd och immobilisering bör därför monteras.

Bränsleventil-immobiliseras

Den mest utbredda metoden för immobilisering av fordon går ut på att motorn hindras att starta. För dieselmotorer, där inget elektriskt tändsystem behövs, immobiliseras motorn genom att bränsleinsprutningspumpen stängs av. Om brottslingar bryter sig in i förarhytten, forcerar rattlåset och lossar handbromsen har de dock möjlighet att bogsera bort fordonet.

Immobilisering av startmotorn

Startmotorn på alla typer av fordon kan enkelt immobiliseras genom att kabeldragningen ändras. Immobilisering av startmotorn utgör ofta en del av en kombinerad enhet med larm och immobiliser.

Immobilisering av bromssystem

Ventiler för immobilisering av luftbromsar har genomgått en ordentlig utveckling sedan de första versionerna. De kan nu arbeta tillsammans med larmsystem och även innefatta immobilisering av bränsleventiler och startmotor.

Hjullåsning (klampning)

Det finns en effektiv form av immobilisering, särskilt på mindre hjul på skåpbilar som har sitt ursprung i personbilar eller är av transityp. Hjullås för större nyttofordon är tunga och otympliga. Förarna måste montera dem och låsa fast dem, så risken att de inte lyckas montera dem, eller monterar dem fel (särskilt på natten), är högre än för andra immobiliseringsanordningar.

Immobilisering av påhängsvagnar - lås till kingpin/släpvagnsben

Det överlägset vanligaste och effektivaste sättet att immobilisera en påhängsvagn är med ett kingpinlås. Detta är en tung klämma eller kåpa av härdat stål, som passar runt eller över kingpin och låser fast den. Det gör det omöjligt för kingpin på släpet att kopplas till vändskivan på dragfordonet.

Att montera kingpinlås kan vara ett svårt och farligt arbete. Lås till släpvagnsben är ett alternativ. Lås till kingpin och släpvagnsben hanteras manuellt, så föraren måste sätta på dem och låsa fast dem.

Kameror på fordon

Kameror används allt oftare på baksidan av lastbilar för att hjälpa föraren manövrera fordonet. Dessa kameror är också ett värdefullt förtäckt sätt att övervaka skyddet av lasten.

Larm

Immobilisering hindrar inte en brottsling från att vandalisera ett fordon eller lasta ur det där det står. Larmsystem gör två saker.

- De skapar ett kraftigt ljud som fungerar både som varning och som avskräckande medel; och
- Monterade tillsammans med en immobiliser kan de ”vinna tid”.

Vid val av fordonslarm måste man bestämma om det ska vara:

- Manuellt (ställs in av föraren) eller automatiskt (alltid självinställande) eller
- Drivet uteslutande av fordonets eget batteri eller av fordonets batteri men med reservbatteri.

Ett larmsystem som drivs av fordonets eget batteri kan vara fullt tillräckligt för lätta nyttofordon i lågriskverksamhet, där batteriet är låst under motorhuv. Stora nyttofordon med exponerade batterier på chassit kräver ett reservbatteri för larmsystemen. Det är inte mycket mening med att ha ett larmsystem som kan göras obrukbart bara genom att koppla bort batteriklämmorna. Reservbatteriet bör åtminstone räcka till 4 timmars drift.

Nyckelströmbrytare sätter på eller stänger av ett system (automatiska system "fjärrkontroller" för att föraren ska kunna ta sig in i förarhytten igen eller lasta ur). Det är viktigt att använda nyckelströmbrytare/fjärrkontroller av bra kvalitet och med ett stort antal kombinationer.

Företag bör följa rekommendationerna i standarder, t.ex.

- Specifikation för stöldskyddsutrustning som har installerats som originalutrustning;
- Förfaranderegler för utrustning som har installerats efter att fordonet saluförts;
- Förfaranderegler för skydd av transitgods.

Standarder kan också innehålla en specifikation för fordonets låssystem till förarhytten och skyddet för lastområdena.

Takmärkningar – farligt gods med hög riskpotential

Den omfattande användningen av takmärkningar på stora godsfordon hjälper luftburna poliser att identifiera stulna fordon. Behöriga myndigheter kan uppmuntra transportörer att använda takmärkningar, särskilt de transportörer som har att göra med farligt gods med hög riskpotential.

Larmsystem för dragfordon och släp, tank eller container – farligt gods med hög riskpotential

När det gäller laster med hög riskpotential kan oberoende larmskydd monteras både på dragfordonet och på släpet, tanken eller containern. I de fall ett enda, delat larmsystem täcker både dragfordonet och släpet, tanken eller containern när de är kopplade kan reservbatteriet placeras på släpet, tanken eller containern. Dess uppgift är att tillhandahålla oberoende skydd när släpet, tanken eller containern är fristående. Detta kan dock lämna dragfordonet utan larmskydd överhuvudtaget när det är fränkopplat. I detta fall är det viktigt att immobilisera dragfordonet.

Spårningssystem – farligt gods med hög riskpotential

Spårningssystem räknas egentligen inte till stöldskyddsutrustningen. Men de kan avskräcka från stöld och användas till att återfinna stulna fordon, då tiden ofta är det väsentliga. Vid behov kan transporttelematik eller andra metoder eller anordningar för spårning användas för att övervaka förflyttning av farligt gods med hög riskpotential.

Undersökningar om stölder av fordon och laster visar att ett ökande antal operatörer monterar spårningssystem som standard. Tillverkare av spårningssystem rapporterar också om ett ökat

intresse från operatörernas sida.

Vissa tillverkare av spårningssystem erbjuder dygnet runt-övervakning via en rörelsesensor länkad till spårningsenheten. Systemtillverkaren kan sedan varna ägaren om fordonet förflyttas utan tillstånd. På så sätt kan åtgärder vidtas snabbare i händelse av stöld.

Vissa spårningssystem erbjuder dessutom till exempel:

- fjärrimmobilisering av fordon;
- dörröppningsregistrering;
- panikvarningssystem; och
- realtidsövervakning (geo-fencing)

Vid realtidsövervakning (geo-fencing) övervakas hela tiden fordonet på en förutbestämd rutt eller på en känd plats. Eventuell obehörig förflyttning utlöser automatiskt en varning.

Telematiksystem erbjuder beprövade fördelar vid fordonsrörelser, och förbättrar också skyddet. Bland fördelarna märks bättre bränsleförbrukning, förbättrad säkerhet och billigare underhåll. Dessa fördelar innebär ofta att telematiksystem betalar sig inom en relativt kort tid.

Transport av explosiver med EX/II- och EX/III- fordon

Enligt EUs Explosives Action Plan (Rekommendation 18) ska alla EX/II- och EX/III- fordon som transporterar explosiva ämnen vara utrustade med nedanstående skyddshöjande system:

Alla EX/II- och EX/III- fordon som transporterar explosiva ämnen ska:

- 1) vara utrustade med ett dygnetrunt fjärruppföljningssystem (t.ex. GPS baserat) som kan följas vid en lämpligt utrustat kontrollrum. Övervakningssystemet (inklusive kontrollrummet) måste vara tillförlitligt och när detta är tekniskt möjligt kunna:
 - Visa fordonets lokalisering,
 - Aktivera larmet om fordonet avviker från en bestämd plats vid en viss tid,
 - Aktivera larmet om ett visst lastutrymme öppnas under en viss tid och/eller vid en ej godkänd plats,
 - Hantera icke akuta (t.ex. anmärkningsvärd händelse) och/eller akuta larm.
- 2) kunna immobilisera motorn om det är säkert och i enlighet med Wienkonventionen.
- 3) vara utrustade med ett inbrottslarm.
- 4) ha tillräckligt skyddat lastutrymme för sprängämnen.
- 5) vara utrustade med kommunikationsmöjligheter.
- 6) ha en igenkänningsmärkning på taket av fordonet, i en specifik storlek och utformning.

BILAGA IV

Mall för företagets skyddsplan

Vid framtagningen av en skyddsplan bör ett företag utgå från sina egna förutsättningar, och utifrån dem göra inskränkningar eller förändringar, eller använda någonting annat. Det följande är bara en föreslagen mall och bör inte ses som den enda lösningen.

Eventuella delar av den följande mallen som inte bedöms som relevanta eller inte kan uppfyllas bör tas bort.

Man bör ha i åtanke att en skyddsplan är underkastad bestämmelserna i framför allt

- 1.10.3.2.2 (f): utvärdering, testning och uppdatering av planen,
- 1.10.3.2.2 (g): åtgärder för att säkerställa det fysiska skyddet av den transportinformation skyddsplanen innehåller.

SKYDDSPPLAN FÖR VÄGTRANSPORT

[infoga företags namn]

IMPLEMENTERAD - [infoga datum]

ENDAST FÖR ANVÄNDNING INOM
FÖRETAGET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Avsnitt 1	Företagsdetaljer	Sid. []
Avsnitt 2	Hantering av skyddet	Sid. []
Avsnitt 3	Kommunikation	Sid. []
Avsnitt 4	Skyddsåtgärder	Sid. []
Avsnitt 5	Eventuell övrig information	Sid. []
Bilaga A	Lista över personer som ansvarar för hanteringen av skyddsfrågor och deras uppgifter	Sid. []
Bilaga B	Lista över personer som har behörighet att hantera farligt gods med hög riskpotential	Sid. []
Bilaga C	Schema över skyddsområden	Sid. []
Bilaga D	Datum över när skyddsplanen har ändrats	Sid. []

AVSNITT 1: Företagsdetaljer

- **Företagets namn**

[Infoga text]

- **Fullständig postadress och kontaktuppgifter (telefon – e-post)**

[Infoga text]

- **Fullständig adress och kontaktuppgifter (telefon – e-post) för driftstället som denna skyddsplan gäller**

[Infoga text]

- **Namn och kontaktuppgifter (telefon – e-post) för utsedd skyddssamordnare**

[Infoga text]

- **Sammanfattande lista över farligt gods med hög riskpotential som hanteras (t.ex. i samma format som i tabell 1.10.3.1.2 eller i 1.10.3.1.3 för radioaktiva ämnen)**

[Infoga text]

AVSNITT 2: Hantering av skyddet

A. PERSONAL

- **Lista över personer som ansvarar för hanteringen av skyddsfrågor och deras uppgifter**

Se bilaga A

- **Lista över personer som har behörighet att hantera farligt gods med hög riskpotential**

Se bilaga B

B. PROCEDURER (infoga text eller referens)

- **för att protokollföra möten och åtgärder som hänger samman med skyddsfrågor**
- **för att ta emot och skicka ut skyddsinformation till berörd personal**
- **för att undersöka skyddstillbud**
- **för att ta hand om kränkningar av skyddet**
- **för lagring av skyddskänslig information (på papper och elektroniskt)**
- **för redovisning av förflyttningar av farligt gods med hög riskpotential under de föregående åren**

[Infoga text]

C. UTRUSTNING FÖR SKYDD

- **uppgifter om skyddsutrustning, inklusive underhållsprogrammet och åtgärder som ska vidtas i händelse av utrustningsfel**

[Infoga text]

D. UTBILDNING OM TRANSPORTSKYDD

- **Uppgifter om utbildningsprogram för skyddsmedvetande**

[Infoga text]

- **Uppgifter om specifikt skyddsutbildningsprogram för personal med skyddsansvar**

[Infoga text]

- **Uppgifter om procedurer för att dokumentera och upprätthålla utbildning**

[Infoga text]

E. TESTER AV SKYDDET

- **Uppgifter över planer och dokumentation av skyddsövningar och tester**

[Infoga text]

AVSNITT 3: Kommunikation

A. KOMMUNIKATIONSLÄNKAR MELLAN DRIFTSTÄLLE OCH FORDON

- **Uppgifter över kommunikationslänkar med fordon, inklusive reservlänkar**

[Infoga text]

- **Uppgifter över kommunikationslänkar mellan driftställets anställda med skyddsansvar, inklusive reservlänkar**

[Infoga text]

B. KRÄNKNING AV SKYDDET PÅ DRIFTSTÄLLET

- **Personer som ska informeras i händelse av kränkning av skyddet (både i och utanför företaget, t.ex. polisen)**

[Infoga text]

AVSNITT 4: Skyddsåtgärder

ANVISADE OMRÅDEN MED BEGRÄNSAT TILLTRÄDE

- **Lista över anvisade områden eller byggnader med begränsat tillträde, med uppgifter för varje område eller byggnad om:**
 - o **tillträdespunkter**
 - o **huruvida allmänheten har tillträde**
 - o **utrustning för att begränsa och övervaka tillträdet, t.ex. stängsel, områdessystem för detektering av inkräktare, belysning, CCTV osv.**
 - o **skyddsprocedurer för att begränsa tillträde och övervaka t.ex. patruller, passersystem, identifiering av personer**

[Infoga text]

FORDONSSKYDD

- **Uppgifter om monterad utrustning på fordon eller procedurer på plats för att bättre skydda mot stöld av eller intrång i ett visst fordon eller dess last.**

[Infoga text]

AVSNITT 5: Eventuell övrig information

Detta avsnitt bör användas för att om så önskas lämna ytterligare information som känns relevant för skyddet av driftstället.

BILAGA B: Lista över personer som har behörighet att hantera farligt gods med hög riskpotential

BILAGA C: Schema över skyddsområden

