



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

Transportskydd

En vägledning vid transport av
farligt gods på väg och järnväg



Transportskydd

En vägledning vid transport av
farligt gods på väg och järnväg

Transportskydd – en vägledning vid transport av farligt gods
på väg och järnväg

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Kontakt:

Bo Zetterström, 010-240 53 32

Anna-Karin Engström, 010-240 50 60

Foto: Johan Eklund, Shutterstock m.fl.

Produktion: Advant Produktionsbyrå

Tryck: DanagårdLiTHO

Publikationsnummer: MSB828 - april 2015

ISBN: 978-91-7383-551-0

Innehållsförteckning

Inledning	6
Vad är transportskydd?	8
Undantag.....	9
Utbildning av personal	11
Skyddsplan krävs för farligt gods med hög riskpotential	13
Risker för stöld av och angrepp på godset	17
Vad kan transportskyddet bestå av?	18
Personal.....	19
Vid lastning och lossning.....	20
Under färd.....	22
Informationssäkerhet	25
Samordning av skyddsplaner	27
Särskilt om järnvägstransporter	29
Informationssäkerhet.....	29
Rangerbangårdar, terminaler och mötesstationer.....	29
Följ upp genomförda åtgärder	30
Om något händer	33
Myndigheternas ansvar	35
Transport av sprängämnesprekursorer	37
Hotbild	39
Järnvägstransport.....	40
Kommunikation av förändrad hotbild.....	40
Mer att läsa	43

Inledning

Denna vägledning ger en övergripande information om reglerna om transportskydd vid transport av farligt gods på väg och järnväg. Den innehåller också tips, råd och exempel på saker som kan vara bra att tänka på i arbetet med ett transportskydd.

Vägledningen är inte avsedd att vara en heltäckande framställning som tar upp alla detaljer av transportskyddet.

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

Bestämmelser om transportskydd finns i såväl lagen (2006:263) om transport av farligt gods som i kapitel 1.10 i MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng respektive järnväg (ADR-S¹ och RID-S²). Grunden för vägledningen är främst MSB:s föreskrifter om transportskydd i ADR-S respektive RID-S. Om det skulle förekomma någon avvikelse är det alltid föreskrifternas originaltext som gäller.

TIPS

Bestämmelserna om transportskydd är krav som är relaterade till systematiskt arbete. I företag sker sådant arbete även med utgångspunkt från andra bestämmelser av liknande karaktär och från krav i ledningssystem, t.ex. som innehåller krav på kvalitet, miljö, arbetsmiljö, informations säkerhet.

-
1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:1) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller föreskrift som träder i dess ställe.
 2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller föreskrift som träder i dess ställe.

De referenser som ges efter vissa stycken i vägledningen hänvisar till det avsnitt där motsvarande bestämmelser finns i ADR-S och RID-S.

Det finns tillfällen när bestämmelserna om transportskydd inte behöver följas. Läs mer om undantagen på sidan 9.

I denna vägledning används benämningen ”angrepp på godset” synonymt med att det farliga godset används i syfte att skada människor och miljö utan att det har stulits t.ex. genom sabotage av fordon som innehåller farligt gods.

Vad är transportskydd?

Bestämmelserna om transport av farligt gods tar i allmänhet sikte på säkerheten för människor, egendom och miljö vid transport. En särskild risk med farligt gods är att det också kan användas i brottsliga syften. Alla som är delaktiga i en transport av farligt gods, exempelvis avlämnare, avsändare, lastare, lossare och transportörer, har ett ansvar att förebygga och förhindra att farligt gods hamnar i orätta händer. Detta är ett övergripande ansvar som gäller för var och en och i relation till vilken roll och ansvar man har i transportkedjan. (1.10.1)

Med transportskydd avses i lagen om transport av farligt gods de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att obehörigt förfarande med det farliga godset vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

I ADR-S och RID-S är bestämmelserna om transportskydd huvudsakligen samlade i kapitel 1.10 och innehåller krav på att:

- den som medverkar vid transport av farligt gods ska följa relevanta delar av bestämmelserna om transportskydd (1.10.1.1),
- farligt gods får endast överlämnas för transport till transportörer, vars identitet fastställts på lämpligt sätt (1.10.1.2),
- 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 möjligt och lämpligt, ej tillgängliga för allmänheten (1.10.1.3),

- vid transport av farligt gods ska varje medlem av fordonbesättningen medföra identitetshandling med foto (1.10.1.4).

Transportskyddet innehåller även krav på utbildning. (1.10.2)

Om s.k. farligt gods med hög riskpotential transporteras ska även skyddsplaner upprättas. (1.10.3)

Transportskydd gäller för landtransport av farligt gods medan motsvarande skyddsåtgärder för övriga transportslag kallas hamnskydd, sjöfartsskydd respektive luftfartsskydd. De senare omfattar även passagerartransporter och godstransporter och inte enbart transporter av farligt gods.

Regler om hamnskydd, sjöfartsskydd respektive luftfartsskydd finns i annan lagstiftning än i lagen om transport av farligt gods.

Undantag

Bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S gäller inte när mängderna som transporteras i kollin på en transportenhet inte överstiger de s.k. värdeberäknade mängderna (utom för vissa sprängkapslar, RSV-laddningar, detonerande stubin och UN 2910 radioaktivt ämne, undantaget kolli – begränsad mängd och UN 2911 radioaktivt ämne, undantaget kolli – instrument eller föremål om aktivitetsnivån överstiger A2-värdet).

Bestämmelserna gäller inte heller när mängderna som transporteras i tankar eller i bulk på en transportenhet inte överstiger de s.k. värdeberäknade mängderna. Dessutom gäller inte bestämmelserna vid transport och mellanlagring av UN 2912 radioaktivt ämne, låg specifik aktivitet (LSA-I) och UN 2913 radioaktivt ämne, ytkontaminerade föremål (SCO-I). (1.10.4)

FÖRARHANDBOKEN

0771-2
170 87
www

Utbildning av personal

Personalens fokus på transportskydd spelar en avgörande roll för att skydda företaget mot stöld av och angrepp på godset. Alla som är delaktiga i transport av farligt gods ska därför ha utbildning om transportskydd. (1.10.2)

Utbildningen ska minst omfatta:

- olika risker för kränkning av transportskyddet,
- hur sådana risker upptäcks samt metoder för att minimera dem,
- åtgärder som ska vidtas vid kränkning av skyddet och
- åtgärder enligt skyddsplaner (när så är tillämpligt). (1.10.2.2)

Utbildningen ska anpassas till det ansvar och arbetsområde som personalen har. Dessutom ska utbildningen regelbundet repeteras. (1.10.2.2 och 1.10.2.3)

Det är arbetsgivaren som ansvarar för att personalen har relevant utbildning och som bestämmer på vilket sätt personalen ska få utbildningen. Arbetsgivaren ska också dokumentera utbildningen och förvara dokumentationen under minst fem år. (1.10.2.4 och 21.3)

Flera företag inom vägsektorn har tagit fram s.k. förarhandböcker som beskriver åtgärder för att höja säkerheten vid transport av farligt gods, men även åtgärder som föraren bör tänka på avseende transportskyddet.



Skyddsplan krävs för farligt gods med hög riskpotential

Farligt gods med hög riskpotential är gods som kan missbrukas vid terrorbrott och då leda till svåra konsekvenser, t.ex. många döda, storskalig förstörelse eller, särskilt avseende radioaktiva ämnen, storskalig samhällsekonomisk störning. Det är både godsets egenskaper och mängden gods per transporttillfälle som avgör om godset är farligt gods med hög riskpotential eller inte. (1.10.3.1)

De ämnen och föremål som räknas som farligt gods med hög riskpotential redovisas i tabellen nedan. Förutom de ämnen som räknas upp i tabellen nedan ska en skyddsplan också upprättas vid transport av radioaktiva ämnen vars aktivitet överstiger vissa gränsvärden. För mer information om dessa gränsvärden se avsnitt 1.10.3.1.3 till 1.10.3.1.5 i ADR-S och RID-S.

De som är delaktiga i en transport av farligt gods med hög riskpotential omfattas av fler krav än övriga verksamheter och ska upprätta och följa en skyddsplan. (1.10.3.2)

En skyddsplan ska minst innehålla: (1.10.3.2.2)

- fördelning av ansvar och befogenheter för transport-skyddet,
- förteckning över farligt gods som hanteras av företaget,
- översikt över rutiner i företaget,
- bedömning av risker för kränkning av transport-skyddet,
- åtgärder som ska vidtas för att minska riskerna för kränkning av skyddet,
- metoder för rapportering och åtgärder vid hot eller tillbud,
- åtgärder för att värdera, testa och revidera planerna,
- åtgärder för att säkerställa att information i planen skyddas för obehöriga,

- åtgärder för att säkerställa begränsning av spridning av planens innehåll till de personer som behöver den. Sådan information ska vara behovsprövad. (1.10.3.2.2)

Ansvarig för skyddsplanen bör vara verksamhetsledningen eller motsvarande. Företagets säkerhetsrådgivare ska säkerställa att det finns en plan som är uppdaterad och denne bör se till att den kontinuerligt granskas och godkänns av ledningen³. Planen bör också regelbundet revideras i enlighet med företagets ledningssystem och policy.

3. Se Statens räddningsverks föreskrifter (SRVFS 2006:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods eller föreskrift som trätt i dess ställe.

KLASS	RISK-GRUPP	ÄMNE OCH FÖREMÅL	MÄNGD		
			TANK (liter) ^{d)}	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, ammoniumnitrathaltiga 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)

Förteckning över farligt gods med hög riskpotential.

- 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.



Risker för stöld av och angrepp på godset

För att få ett väl fungerande transportskydd är det viktigt att först identifiera och i skyddsplanen beskriva vilka risker som finns för stöld eller angrepp på godset. Det gäller därefter att bedöma vilka av riskerna som är de allvarligaste. När riskerna är kända är det enklare att beskriva vilka åtgärder som behövs för att förbättra skyddet och också prioritera åtgärder som kan få bäst effekt. (1.10.3.2.2)

Det är framför allt stöld av det farliga godset som normalt är den primära faran. Därför bör planeringen utgå från detta. Dessutom måste de som omfattas av kravet på skyddsplan ha rutiner och planering för att kunna vidta ytterligare skyddsåtgärder t.ex. vid riktade hot eller vid en allmän höjning av hotbilden.

För att identifiera och beskriva risker kan t.ex. följande frågor ställas:

- Hanteras farligt gods som är stöldbegärligt?
- Vilka platser används för uppställning av fordon eller järnvägsvagnar?
- Hur ser områdesskyddet ut?
- Är fordon/järnvägsvagnar alltid låsta när de är parkerade?
- Hur hanteras information om transporter?
- Görs en personkontroll och kontrolleras förarens körkort och eventuella ADR-intyg vid anställning av ny personal och av bemanningspersonal?
- Vilka har tillgång till godset?
- Finns rutiner för nyckelkontroll, passerkort eller andra tillträdessystem?
- Vilka vägar och eventuella av- och pålastningsplatser används?
- Används olika transportrutter?
- Ställs samma krav på underleverantörer som på egna företaget?
- Vad ska förare göra vid t.ex. stöldförsök eller överfall?

Vad kan transportskyddet bestå av?

När riskerna har identifierats kan företaget bestämma vilka åtgärder som behövs för att transportskyddet ska optimeras. Åtgärderna ska stå i proportion till riskerna och kan t.ex. handla om:

- Regelefterlevnad och riskbedömning
- Allmän medvetenhet och organisation
- Rutiner och instruktioner för vad som ska göras
 - under normala förhållanden,
 - vid avvikelse t.ex. förändrad hotbild,
 - vid olycka eller brott.
- Utbildning och övning
- Avvikelsehantering
- Revision/egen kontroll
- Åtgärder för förbättringar på grund av
 - nya regler,
 - nya/förändrade risker,
 - avvikelser i samband med faktisk verksamhet,
 - upptäckta avvikelser vid revision/egen kontroll.

Ett sätt att strukturera åtgärderna kan vara att arbeta utifrån metoden:

Hindra – Upptäcka – Fördröja

Hindra: åtgärder som kan förebygga ett eventuellt brott.

Upptäcka: system för att upptäcka att ett brott håller på att begås.

Fördröja: fysiska hinder som fördröjer brottet tillräckligt länge för att motåtgärder kan sättas in.

Åtgärderna kan även kombineras.

Dessutom kan åtgärderna behandla fysiskt skydd som t.ex. skydd av fordon/vagnar och mellanlager, väktare vid terminaler och följevagnar vid transport.

En viss risknivå måste alltid accepteras, men denna vägledning behandlar inte hur acceptansnivån ska bedömas. Acceptansnivån beror bl.a. på vilka ämnen som transporteras och i vilka mängder samt vilka skador som kan åstadkommas vid stöld eller obehörigt förfarande med ämnena och kostnaderna för ytterligare skyddsåtgärder.

Valet av skyddsåtgärder beror dessutom på om avsändaren eller mottagaren ställer krav på hur det farliga godset ska skyddas under transporten.

Personal

Personalen är navet i arbetet med transportskydd. Det är viktigt att personalen är ansvarstagande och har kunskap om företagets rutiner, policys, instruktioner, ansvarsförhållanden etc.

Stölder kan ibland ske med hjälp av någon hos en avlämnare, avsändare, speditör eller transportör, s.k. insiders, som av någon orsak "hjälp" utomstående med information om godset som företaget hanterar.

Vid anställning av personal kan det därför behövas en bedömning som även tar hänsyn till transportskyddet. Även inhyrd personal och underleverantörer bör vid behov genomgå en transportskyddsbedömning.

En bedömning av transportskyddet kan vid anställning bestå av:

- Identitetskontroll
- Personlig kännedom
- Referenser

Exempel på frågeområden som kan tas upp vid en intervju är:

- personalia,
- umgänge,
- utbildning,
- anställningar,
- ekonomi,
- utlandsresor,
- fritidsintressen,
- missbruksproblematik,
- kriminalitet,
- personlig status,
- personliga egenskaper,
- intressekonflikter.

Dessa frågeområden finns förklarade i avsnitt 6.2 i skriften "Säkerhetsskydd – en vägledning" från Säkerhetspolisen. En länk till skriften finns i avsnittet Mer att läsa i denna vägledning.

När det gäller inhämtning av referenser kan det finnas anledning att även tala med andra än de som personen själv har uppgivit. Detta förutsätter dock att man har gjort en bedömning med hänsyn till etik och personlig integritet.

Vid lastning och lossning

Farligt gods får endast överlämnas till transportörer som har identifierats på lämpligt sätt. Därför ska fordonsbesättningen medföra identitetshandlingar vid transport av farligt gods. (1.10.1.4)

Vid ankomst till lastnings- och lossningsplats ska förare och fordonet eller vagnen uppfylla gällande bestämmelser, inklusive transportskyddet. Även kontroller som genomförs vid lossningsplatsen ska omfatta kontroll av transportskyddet. (7.5.1.3)



OBS! ADR-intyget är ingen identitetshandling.

Exempel på sådana kontroller är:

- kontroll av fordonsbesättningens identitetshandlingar,
- kontroll av trafiktillstånd när så är tillämpligt,
- kontroll av fordonets identitet mot fordonshandlingar,
- kontroll av lastnings- och lossningshandlingar samt mottagarens adress,
- registrering av fordonsbesättningar, fordon, last och destination.

Hela kedjan vid förflyttningen av farligt gods omfattas av transportskyddet dvs. även terminaler där godset mellanlagras, lastas om från ett fordon till ett annat eller från ett transportsätt till ett annat. Sådana områden ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och så långt som möjligt och lämpligt ej tillgängliga för allmänheten. (1.10.1.3)

Ett tillträdesskydd kan bestå av stängsel med passerkontroll. Med rätt belysning av områdets yttre gränser (inhägnad) är det enklare att upptäcka inkräktare och fordon. Kameraövervakningssystem kan också användas, dessa bör kunna övervaka, upptäcka eller identifiera inkräktare.

Kontroll av lastutrymmen på fordon som kommer till eller lämnar terminaler är en viktig skyddsåtgärd och normal praxis vid många lastnings- och lossningsplatser. Ett fordon

som till synes utför en rutintransport kan föra ut gods utan tillåtelse.

Transportskyddet och bestämmelserna om övervakning i ADR-S och RID-S gäller även om ett fordon eller lastbärare har lastats, men själva förflyttningen inte har påbörjats. Vid lastning eller leverans av farligt gods bör föraren därför se till att:

- ta bort tändningsnycklar,
- låsa hytt dörrar,
- fordonets lastutrymme är låst när fordonet lämnas utan tillsyn,
- fordonet parkeras så att det är under uppsikt.

Under färd

Förflyttning av farligt gods bör genomföras så att godset skyddas mot stöld eller angrepp t.ex. genom att:

- alltid låsa fordonet när det lämnas,
- undvika rutinmässiga stopp,
- hålla regelbunden kontakt med hemmabas eller transportledare,
- ta längre rast på områden som är väl upplysta, såsom bensinstationer eller liknande.

Efter rast eller uppehåll i transporten bör fordonet kontrolleras så att ingen åverkan har skett som t.ex. bruten plomb, uppbrutna lås, skadat kapell eller att bromsarna har aktiverats utifrån. Brister som upptäcks på fordonet bör anmälas till arbetsledare.

Flera internationella branschorganisationer har tagit fram goda råd om allmänna skyddsåtgärder som är avsedda att tillämpas vid transport av farligt gods på väg. En länk till skriften finns i avsnittet Läs mer i denna vägledning.

Risken för stöld eller angrepp på godset är särskilt stor vid parkering eller uppställning. Därför finns bestämmelser i ADR-S och RID-S om hur fordon och vagnar lastade med far-

TIPS

Om möjligt använd planerade säkra parkeringsplatser för övernattnig. Undvik att lämna släpfordon utan uppsikt på parkeringsplatser.

ligt gods över vissa mängdgränser ska övervakas. Om sådana möjligheter till övervakning inte finns får fordon och vagnar, sedan lämpliga skyddsåtgärder vidtagits, ställas upp enligt andra alternativ. (8.5 i ADR-S och 10.5 i RID-S)

När det gäller parkering har EU i ett projekt tagit fram ett system för klassificering av parkeringsplatser baserat på säkerhet- och kvalitetsaspekter (LABEL). Information om var dessa parkeringsplatser är lokaliserade finns bl.a. på IRU:s hemsida, se länken www.iru.org/transpark-app

Vid transport av farligt gods, inklusive radioaktiva ämnen med hög riskpotential, ska utrustning användas för skydd mot stöld av fordon och dess last. Utrustningen ska alltid vara inkopplad och i funktion. (1.10.3.3)

Exempel på sådan utrustning är:

- spärr av drivmedelstillförsel,
- startspärr,
- spärr av bromssystem,
- hjullås,
- kingpin-lås/stödbenslås,
- rörelsedetektorer i lastutrymmet,
- elektroniska spårningssystem av fordonet.

Det kan också i vissa fall, t.ex. för stöldbegärligt gods, vara lämpligare att använda fordon med skåp istället för kapell.

För skyddet av transport av radioaktiva ämnen har IAEA tagit fram en särskild vägledning. Se länken http://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub1348_web.pdf

Informationssäkerhet

Endast de personer som behöver information om företagets transporter av farligt gods ska ha tillgång till det. Spridning av skyddsplanens innehåll om transportrutiner ska begränsas till de personer som behöver känna till detta. (1.10.3.2.2 (g) och (h))

Aktörer som är inblandade i något led i transportkedjan av farligt gods bör arbeta aktivt och systematiskt med informationssäkerhet. För att säkra ett långsiktigt säkerhetsarbete bör företag ha en informationssäkerhetspolicy.

Inom transportsektorn finns ett stort antal små aktörer som inte har möjlighet att bedriva ett eget policyarbete i någon större omfattning. Därför är det extra viktigt att tänka igenom aspekter som rör informationssäkerhet vid upphandling av tjänster och produkter. Vid t.ex. tjänsteupphandling av mindre transportföretag är det viktigt att ställa specifika krav på hur information ska hanteras av uppdragstagaren och att dessa krav följs upp regelbundet. Det kan t.ex. handla om hur olika positioneringstjänster ska användas för att kunna följa fordon på ett sådant sätt att informationen inte sprids till obehöriga. Det kan också handla om hur systemen för orderhantering är utformade och hur man undviker att exakt information om platser och tider för omlastning av farligt gods sprids till obehöriga. Se även www.informations-sakerhet.se för ytterligare information.

TIPS

Låt inte transportdokument "ligga framme" så att obehöriga kan ta del av innehållet.



TRAFIKVERKET

Välkommen till en säker bangård

Grdnings- och skyddsregler



Obehöriga äga
ej tillträde



Alkoholförbud



Rökning endast
på anvisad plats



Farlig elektrisk
spänning



Varning för tågfordon



Parkering endast
på anvisad plats



Varselkläder



ID06



Max 20 km/h

Bangårdsområdet är
utrustat med varningslarm.

Då larm har aktiverats:

Lämna området omedelbart!

Signaler:

..... "Fara"

_____ "Faran över"



Samordning av skyddsplaner

Ingen kedja är starkare än den svagaste länken. ADR-S och RID-S pekar inte ut en aktör som ska vara ansvarig för att ta fram skyddsplaner för hela transportkedjan. För att inte varje delaktig enbart ska svara för sin del bör därför skyddsplanerna samordnas med andra delaktiga.

Ofta är transportören ”spindeln i nätet” vid transport av farligt gods. Det är därför också viktigt att respektive parts skyddsplaner eller delar av dessa kan kommuniceras med varandra, så inte motstridiga instruktioner förekommer. Ett sätt att säkerställa vissa hemliga delar i planen kan vara att använda två skyddsplaner, en intern och en öppen. En skyddsplan som inte kan kommuniceras till övriga delaktiga i transporten gör begränsad nytta. (1.10.3.2.2. Anm.)



Särskilt om järnvägstransporter

Förutsättningarna för transport av farligt gods på järnväg skiljer sig på många områden från transport på väg. Operativt styrs transportererna av en trafikledning och transportörerna har mycket små möjligheter att avvika från fastställd tidtabell. Normalt utförs inte heller lastning och lossning av transportören själv.

Informationssäkerhet

Järnvägens infrastrukturförvaltare är delaktig inte bara genom direkt trafikledning, utan även genom fastställande av tidtabeller m.m. Denne är även ansvarig för den anläggning som upplåts åt ett antal trafikutövare, som var för sig transporterar farligt gods med hög riskpotential.

Infrastrukturförvaltaren ska ha tillgång till uppgifter om allt farligt gods som transporteras på sin anläggning. För Trafikverkets del ska de uppgifter som krävs enligt 1.4.3.6 (b) i RID-S rapporteras i ett datasystem som Trafikledningens personal har tillgång till. För övriga infrastrukturförvaltare gäller att de när som helst under transporten och utan dröjsmål ska kunna få obegränsad tillgång till tågsammansättning och typ av farligt gods som transporteras i varje vagn. Mot bakgrund av dessa behov av informationsdelning är det viktigt att informationen endast bör vara tillgänglig för de som verkligen behöver den. Om information måste vara tillgänglig för ett flertal bör den skyddas t.ex. genom att information som publiceras på hemsidor är lösenordsskyddad.

Rangerbangårdar, terminaler och mötesstationer

Områdesskyddet är en viktig åtgärd för skyddet och säkerheten på bangårdar och terminaler.

Som för andra anläggningar där farligt gods hanteras är det viktigt att det finns en kontroll på vilka som befinner sig på en bangård eller terminal. Därför bör infrastrukturförvaltaren tydliggöra vilka som har tillträde till de olika

anläggningarna. Ett problem kan vara att alla transportörer inte hanterar farligt gods, men även deras medverkan är viktig om man vill nå resultat avseende obehöriga på området.

Transportörerna råder i regel inte över anläggningen utan det gör i de flesta fall Trafikverket, Jernhusen, kommuner och privata infrastrukturförvaltare, som därmed omfattas av kraven på transportskydd. Många av de föreslagna åtgärderna i denna vägledning bör dock ändå kunna användas av både transportörer och infrastrukturförvaltare.

Många mötesstationer (driftplatser) saknar ofta helt belysning, men däremot är de alltid tillgängliga via någon liten serviceväg och områdesskydd saknas i många fall helt. Möjligheten att göra dessa platser svårare att nå för obehöriga eller övervaka dem på annat sätt bör studeras.

Följ upp genomförda åtgärder

När åtgärder har genomförts för att optimera transportskyddet är det viktigt att kontrollera att insatserna får önskad effekt. För att behålla en god skyddsnivå bör övningar genomföras med jämna mellanrum. Genom övningar kan verksamheter pröva om rutiner fungerar enligt uppställda planer, t.ex. skyddsplanen. Resultaten från övningarna bör dokumenteras och de brister som upptäcks utgör underlag för förbättringar.

Övningar kan också genomföras i mindre format och kan t.ex. bestå av att ställa frågor till personalen, anordna en mindre skrivbordsövning eller en kortare genomgång med utvald personal. En övning behöver inte alltid betyda storskalighet.

Ett alternativ eller ett komplement till övningar kan vara s.k. externa revisioner, där ett antal frågor ställs till företaget som visar hur transportskyddet fungerar.



532



Om något händer

Om någon verkar ägna transporten uppmärksamhet som upplevs som anmärkningsvärd t.ex. vid hämtning eller lämning av gods eller vid parkering, bör detta omedelbart anmälas till arbetsledare och i akuta situationer till polis. Akut blir det t.ex. om fordonet, lasten eller delar av den utsätts för en pågående stöld eller om det sker en stöld på anläggningen eller terminalen. Det bör då omedelbart rapporteras till polisen via 112. Likaså bör hot och andra nödsituationer rapporteras till telefonnummer 112. Telefonnummer 114 14 kan användas vid situationer som inte är akuta. Även arbetsledare bör informeras så att mottagaren av godset kan få kännedom om händelsen. Det kan tilläggas att enligt 10 § förordningen (2010:1075) om brandfarliga och explosiva varor ska förlust av explosiva varor omedelbart anmälas till Polismyndigheten.

I situationer som t.ex. hot, stöld eller fingerade kollisioner ska alltid den anställdes säkerhet sättas i första rummet. Företaget bör ha rutiner för att hantera sådana situationer.

Ett scenario som diskuterats är hur en transportör ska agera om man blir stoppad av en tillsynsmyndighet. Det finns en skyldighet att stanna på polisens tecken. Detta kan ges av ett flertal olika myndighetsrepresentanter t.ex. polisen, Tullverket och Kustbevakningen för en legal kontroll.

Med tanke på t.ex. "falska poliser" kan det vara bra att begära att tjänstelegitimationen visas upp innan man öppnar fordonsdörren.

LIQUIDE

WSP-ARTIKEL Nr.
10-1005

POLIS



Myndigheternas ansvar

MSB är enligt 10 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods tillsynsmyndighet över bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S. Det innebär bl.a. tillsyn över utbildning och skyddsplaner. Polismyndigheten är enligt samma bestämmelser tillsynsmyndighet för transporter på väg av farligt gods och Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för transporter av farligt gods på järnväg. I samband med den säkerhetsrelaterade tillsynen av farligt gods som utförs av Polismyndigheten respektive Transportstyrelsen kan dock brister upptäckas som är relaterade till transportskyddet.

Kustbevakningen är tillsynsmyndighet över farligt gods i hamnars landområden och kan därigenom komma i kontakt med vissa delar av transportskyddet i hamnens landområde. I likhet med Polismyndigheten kan Kustbevakningen utföra kontroll av ADR-intyg och instruktioner för lastning och lossning samt av att besättningsmedlemmar medför identitetshandling.

Strålsäkerhetsmyndigheten är både behörig myndighet och tillsynsmyndighet i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen.

För hamnskydd, sjöfartsskydd och luftfartsskydd är Transportstyrelsen föreskrivande myndighet och tillsynsmyndighet samt tar vissa operativa beslut i händelse av hot. Polismyndigheten är föreskrivande myndighet för sjöfartsskydd och hamnskyddskontrollanter. Polismyndigheten tar också vissa operativa beslut i händelse av hot samt har en lednings- och tillsynsfunktion avseende luftfartsskydds-, sjöfartsskydds- och hamnskyddskontrollanter. Dessa bemyndiganden finns beskrivna i andra regler än lagen om transport av farligt gods.



Transport av sprängämnesprekursorer

Vissa ämnen kan användas för att tillverka hemgjorda sprängämnen och kallas för sprängämnesprekursorer. De flesta av dem omfattas av särskilda regler (EU-förordning 98/2013) vars syfte är att minska möjligheterna till den typen av verksamhet. Reglerna innebär bl.a. att misstänkta transaktioner och betydande stölder och försvinnanden av produkter som innehåller dessa ämnen måste rapporteras till polisen.

De berörda ämnena är:

UN 1090	ACETON	UN 2015	VÄTEPEROXID, vattenlösning, stabiliserad
UN 1261	NITROMETAN	UN 2031	SALPETERSYRA, annan än röd rykande
UN 1328	HEXAMETYLENTETRAMIN	UN 2032	SALPETERSYRA, röd rykande
UN 1454	KALCIUMNITRAT	UN 2067	AMMONIUMNITRATHALTIGT GÖDSELMEDEL
UN 1485	KALIUMKLOLAT	UN 2071	AMMONIUMNITRATHALTIGT GÖDSELMEDEL
UN 1486	KALIUMNITRAT	UN 2426	AMMONIUMNITRAT, flytande, het koncentrerad lösning
UN 1487	KALIUMNITRAT och NATRIUM-NITRIT, blandning	UN 2427	KALIUMKLOLAT, vattenlösning
UN 1489	KALIUMPERKLOLAT	UN 2428	NATRIUMKLOLAT, vattenlösning
UN 1495	NATRIUMKLOLAT	UN 2796	SVAVELSYRA, med högst 51 % syra eller BATTERISYRA, flytande
UN 1498	NATRIUMNITRAT	UN 2984	VÄTEPEROXID, vattenlösning
UN 1499	NATRIUMNITRAT och KALIUM-NITRAT, blandningar	UN 3149	VÄTEPEROXID och PEROXIÄTTIKSYRA i blandning, stabiliserad
UN 1502	NATRIUMPERKLOLAT	UN 3375	AMMONIUMNITRAT, EMULSION eller SUSPENSION eller GEL, flytande
UN 1830	SVAVELSYRA, med över 51 % syra		
UN 1831	SVAVELSYRA, rykande, (oleum)		
UN 1832	SVAVELSYRA, använd		
UN 1942	AMMONIUMNITRAT, prills		
UN 2014	VÄTEPEROXID, vattenlösning, med minst 20 % men högst 60 % väteperoxid		

Stölder och försvinnanden rapporteras till telefonnummer 11414. För mer akuta händelser kan även e-post skickas till prekursor@polisen.se



Hotbild

Antagonistiska hot är ofta komplexa och att försöka begränsa dessa till ett antal specifika scenarier riskerar att snäva in, förenkla eller ge en missvisande bild av hotet. Därför presenteras nedan några generella hotbeskrivningar som företagen bör skydda sig mot, oavsett i vilket scenario detta tar sig uttryck i.

Antagandet är att stöld eller obehörigt förfarande med farligt gods sker i en svag punkt i transportkedjan.

Statistiken visar att stölder ur fordon är klart mindre ur fordon på "säkra" parkeringar än på vanliga "ej säkra" parkeringsplatser. Skillnaden kan vara så stor som 30 gånger. Under färd är risken mer än fem gånger så stor för stöld ur ett fordon än på en "säker" parkeringsplats. Denna statistik baseras dock på stöld av "vanligt" gods och ej på statistik från farligt gods eftersom stöld av farligt gods, förutom diesel ur bränsletankar, hittills varit relativt sällsynt.

Det är vanligast att personer med anknytning till kriminella nätverk – både från Sverige och från utlandet – som utför de flesta stölderna av gods. Brotten sker ofta nattetid, då lastbilar har parkerats för natten. I södra Europa har även hot med kapningar av lastbilar förekommit.

Insiders innebär en stor risk för i princip hela transportkedjan och det beror på att den information de kan lämna ut är en risk som det är väldigt svårt att kunna skydda sig mot. När en insider är verksam rör det sig ofta om stöld av stora kvantiteter eller mycket dyrbart gods.

Normalt ska stöldgodset avyttras för ekonomisk vinning. För en terrorist kan däremot godset ha ett symbolvärde och en politisk innebörd som kvalificerar det som lämpligt för en antagonistisk handling.

Järnvägstransport

Att en hel järnvägsvagn stjäls är osannolikt, men däremot är risken för stöld ur, eller sabotage av, en järnvägsvagn mer sannolik.

Det är inte när vagnen väl rullar i tåg som anses vara det största hotmomentet, utan det är när vagnarna befinner sig på bangårdar eller terminaler i avvaktan på överlämnande till mottagare eller väntar på att sättas in i nästa tåg.

Kommunikation av förändrad hotbild

På kort sikt är det ofta möjligt att möta en förhöjd hotbild med temporära åtgärder, exempelvis i form av utökad bevakning, extra fördröjningsåtgärder och förhöjd insatsberedskap.

En förutsättning för att initiera de planerade och förberedda åtgärderna i skyddsplanen är att verksamhetsutövaren informeras om en förändrad hotbild. Vid direkt hot mot ett företag eller mot en sektor kommer Polismyndigheten att ta de kontakter som behövs. MSB kommer alltså inte att vara inblandat i sådana fall och kräver alltså inga särskilda åtgärder. Däremot ska företagets egen skyddsplan innehålla åtgärder som man själv har bestämt ska genomföras vid förhöjd hotbild.

För den som vill läsa mer om hotbild och SÄPO:s arbete rekommenderas skriften Säkerhetspolisens årsbok 2014 som finns att läsa under länken i avsnittet Mer att läsa i denna vägledning.

Har företaget inte hört något från Polismyndigheten, finns det ingen särskild information att ge. Finns det information som berör företaget kommer det att få den.

	A	B1	B2	C	D
S	43,2	49,7	51,2	59,2	69,2
120	00,0				

20740 kg
20,0t

DB	CM
100	63,2

WASSERSTOFFPEROXID
WÄSSERIGE LÖSUNG

stabilise

-ATTR
6 229-2

VILLENEUVE - LE - ROI

559
2015

← 1,80m →

920mm

Mer att läsa

Mer att läsa

Industry Guidelines for the Security of the Transport of Dangerous Goods by Road (En utveckling av bestämmelserna om transportskydd i ADR)

<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Transportskydd/>

Svensk översättning av Industry Guidelines for the Security of the Transport of Dangerous Goods by Road

<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Transportskydd/>

Truck Security Requirements (TSR) (Ett verktyg för köpare och säljare av transporter med gods. Innehåller exempel på skyddsåtgärder som kan användas vid avtal om transporttjänster)

<https://tapa.memberclicks.net/assets/docs/Standards/2014-Standards/tapa%20trucking%20security%20requirements%20-%202014.pdf>

Facility Security Requirements (FSR) (Anger lägsta godtagbara säkerhetsstandard och de metoder som ska användas för att upprätthålla dessa standarder. Den beskriver de processer och specifikationer för tjänsteleverantörer att nå TAPA-certifiering för sina anläggningar och transiteringar.)

http://www.tapaemea.com/fileadmin/public/downloads/FSR/TAPA_-_FACILITY_SECURITY_REQUIREMENTS__2014.pdf

Exempel på skyddsplan från Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)

<http://spbi.se/miljoarbete/miljo-sakerhet/saker-hantering/>

Rapporten ”Transport av farligt gods som hotobjekt” utgiven av SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut

http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&ved=0CCcQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.v2.sp.se%2Fpubl%2FViewDocument.aspx%3FRapportId%3D8248&ei=wgAmVfUhipiwAYCwgfGE&usg=AFQjCNF307IFzeY14D1wpT_3edADturrRQ&sig2=s6b42v4AWizrsgOkH9QAUw&bvm=bv.90237346,d.bGg

Projekt Säkra bangårdar

www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-skoter-vi-jarnvagar/Sakra-bangardar/

Säkerhetsskydd – en vägledning från Säkerhetspolisen

http://www.sakerhetspolisen.se/download/18.635d23c2141933256e-a1f6e/1381154798638/Sakerhetsskydd_en_vagledning.pdf

Säkerhetspolisens årsbok 2014

<http://www.sakerhetspolisen.se/ovrigt/pressrum/aktuellt/aktuellt/2015-03-18-sakerhetspolisens-arsbok-presenteras.html>

Lag om transport av farligt gods

www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-2006263-om-transport-av_sfs-2006-263/?bet=2006:263

Förordning om transport av farligt gods

www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2006311-om-trans_sfs-2006-311/?bet=2006:311

ADR-S

www.msb.se/externdata/rs/cc31be8-0de1-427e-87ab-614f2ab7eaaf.pdf

RID-S

www.msb.se/externdata/rs/2ca252f9-cecc-4f01-b5e8-04b887549357.pdf

Sprängämnesprekursorer

www.msb.se/prekursorer

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
651 81 Karlstad Tel 0771-240 240 www.msb.se
Publ.nr MSB828 - april 2015 ISBN 978-91-7383-551-0