



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

VÄGLEDNING

Transportskydd

Transport av farligt gods på väg och järnväg



Transportskydd

© Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Avdelning: Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande

Foto omslag vänster: Johner

Foto omslag höger: Johan Eklund

Produktion: Advant

Publikationsnummer: MSB2270 – september 2024

ISBN: 978-91-7927-442-9

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| 1. Inledning | 4 |
| 2. Transport | 5 |
| 3. Transportskydd är brottskydd | 6 |
| 4. Bestämmelser om transportskydd i ADR-S och RID-S | 8 |
| 4.1 Allmänna bestämmelser om transportskydd | 9 |
| 4.2 Bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential | 10 |
| 5. Övervakningskrav i ADR-S för vägtransport | 11 |
| 5.1 Stöld vid parkering eller uppställning | 11 |
| 5.2 Bestämmelser om övervakning | 13 |
| 5.2.1 Generella bestämmelser om övervakning | 13 |
| 5.2.2 Ytterligare bestämmelser om övervakning | 13 |
| 6. Övervakningskrav i RID-S för järnvägstransport | 14 |
| 7. Hotbild | 15 |
| 7.1 Direkta hot och dimensionerande hot | 15 |
| 7.2 Kommunikation av förändrad eller förhöjd hotbild | 16 |
| 8. Transportskydd i din verksamhet – krav som gäller alla som medverkar i en transport | 17 |
| 8.1 Tänk transportskydd | 17 |
| 8.2 Identitetskontroll | 17 |
| 8.3 Var beredd och redo att agera | 18 |
| 8.4 Utbildning | 19 |
| 9. Transportskydd i din verksamhet – krav som gäller farligt gods med hög riskpotential | 21 |
| 9.1 Skyddsplan | 21 |
| 9.2 Vad ADR-S och RID-S kräver av skyddsplanen | 22 |
| 9.3 Vad företaget behöver i skyddsplanen | 23 |
| 9.4 Förslag på checklista vid upprättande av skyddsplan | 24 |
| 9.5 Bedömning av risker för stöld och andra angrepp | 26 |
| 9.6 Förslag till arbetsmetod | 26 |
| 9.7 Personal | 28 |
| 9.8 Lastning och lossning | 29 |
| 9.9 Förslag på checklista vid lastning/lossning | 30 |
| 9.10 Informationssäkerhet | 31 |
| 9.11 Samordning av skyddsplan | 32 |
| 9.12 Uppföljning och övning | 33 |
| 10. Mottagarens roll i transportskyddet | 35 |

1. Inledning

Den här vägledningen innehåller information om bestämmelser som finns gällande transportskydd vid transport av farligt gods på väg och järnväg, varför bestämmelserna finns och hur de kan tillämpas i praktiken. Den innehåller också tips, råd och exempel på sådant som kan vara bra att tänka på i arbetet med transportskydd.

Denna vägledning utgår framför allt från bestämmelserna om transportskydd, som huvudsakligen finns i kapitel 1.10 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) respektive på järnväg (RID-S), samt bestämmelserna om övervakning i kapitel 8.3 och 8.4 i ADR-S och kapitel 10.5 i RID-S. Det finns vissa undantag från att följa bestämmelserna om transportskydd, men undantagen beskrivs inte i vägledningen. Vi hänvisar istället till ADR-S och RID-S.

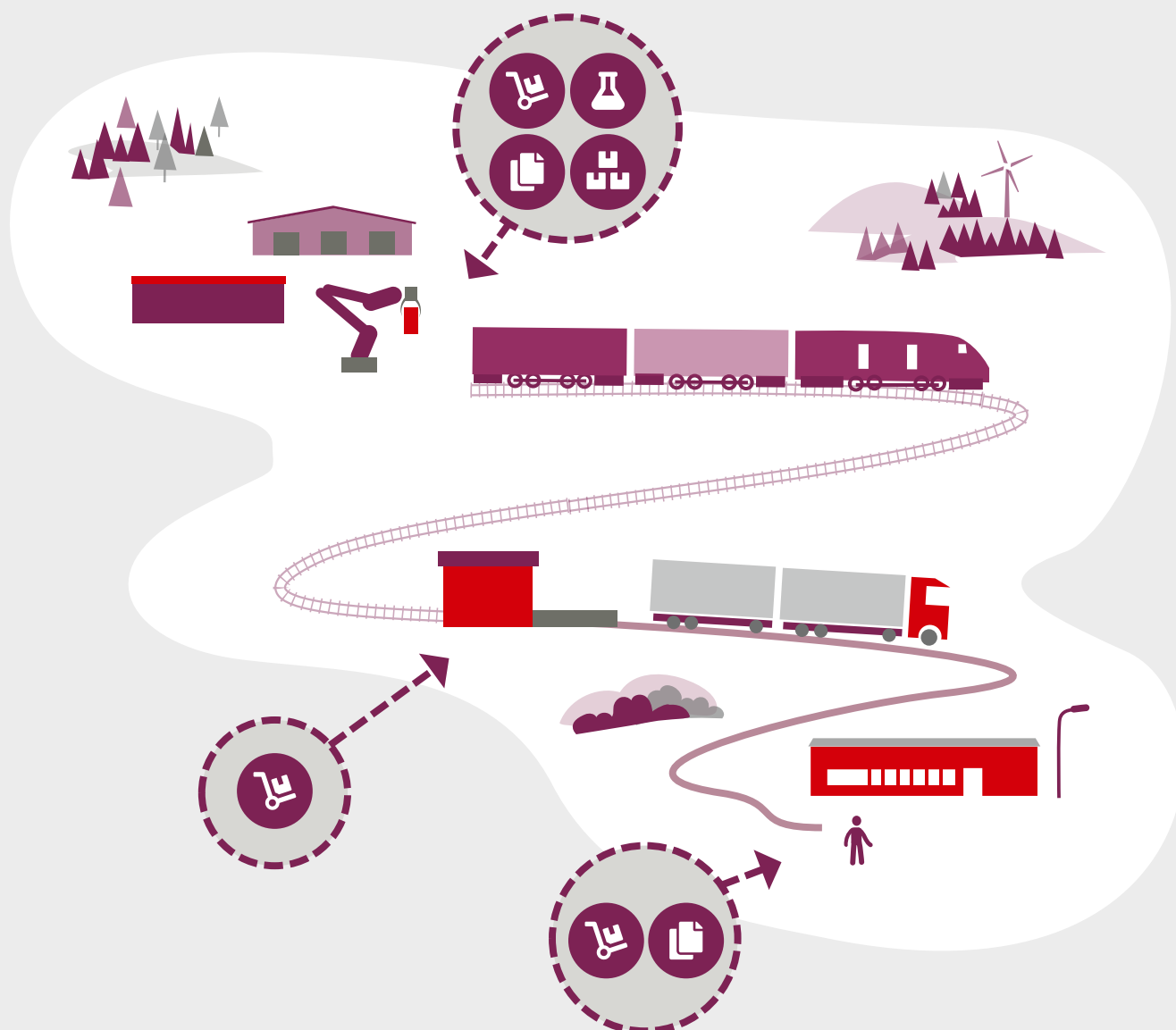
Transportskydd gäller för landtransport av farligt gods, det vill säga väg- och järnvägstransport. Motsvarande skyddsåtgärder för övriga transportslag kallas hamnskydd, sjöfartsskydd respektive luftfartsskydd och omfattar inte enbart transporter av farligt gods, utan även passagerartransporter och andra gods-transporter. Dessa bestämmelser finns i annan lagstiftning och inkluderas inte i denna vägledning.

Innan du fortsätter att läsa finns det en grundläggande förutsättning som är viktig att känna till i bestämmelserna om transport av farligt gods, nämligen innebörden av begreppet ”transport” (se nästa sida).

2. Transport

Det kan tyckas självklart att bestämmelserna om transport av farligt gods gäller under just transport. I detta sammanhang har dock begreppet "transport" en vidare betydelse än att bara omfatta den faktiska förflyttningen av ett fordon eller en vagn och dess last.

Lagen om transport av farligt gods gäller under de förberedelser som görs inför att godset ska skickas och hela vägen fram till dess att det har tagits emot av sin mottagare. Detta innebär att bestämmelserna om transportskydd ska tillämpas redan under förberedelserna av en godssändning, som till exempel upprättande, förvaring och åtkomst av fysiska och digitala handlingar, iordningställande av kollin och fyllning av till exempel IBC-behållare eller tankar. Transportskyddet ska upprätthållas när godset överlämnas för transport och hela vägen tills det har överlämnats till mottagaren.



3. Transportskydd är brottsskydd

Bestämmelserna om transport av farligt gods fokuserar ursprungligen på säkerheten för människor, egendom och miljö vad gäller oavsiktliga händelser som till exempel en olycka. Men godset måste också skyddas från att användas i brottsliga syften – brottsskydd. I ADR-S och RID-S benämns detta som transportskydd.

Bestämmelserna om transportskydd har tillkommit för att minimera riskerna för stöld av gods eller sabotage av transportererna. Godset kan stjälas för att sedan användas i olika brottsliga handlingar som till exempel vid sprängningar och skjutningar, organiserad brottslighet eller en terroristattacker. Bestämmelserna ställer krav på de som medverkar vid en transport, men också på hur platser för mellanlagring och depåer ska vara utformade.

Stöld, försvinnanden eller en attack kan ske under hela transportens olika delar och det är därför viktigt att varje del av kedjan har ett bra skydd – det är vid den svagaste länken det händer! Därför är alla som är delaktiga i en transport av farligt gods, exempelvis avlämnare, avsändare, lastare, lossare, transportörer och mottagare, ansvariga att förebygga och förhindra att det farliga godset hamnar i orätta händer. Det här är ett övergripande ansvar som gäller för var och en och i relation till roll och ansvar i transportkedjan.

Flera händelser under de senaste åren, bland annat stölder av sprängmedel och ammunition från uppställda fordon, har visat betydelsen av att varje verksamhet aktivt arbetar med verksamhetens skydd mot obehörigt förfarande med det farliga gods som transporteras. Om godset hamnar i orätta händer kan det användas i andra syften, vilket de illegala sprängningarna som sker i samhället är ett tydligt exempel på. Det är därför viktigt att planera och använda ett effektivt transportskydd.



I lagen om transport av farligt gods avses med transportskydd 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 och egendom. I ADR-S och RID-S är bestämmelserna om transportskydd huvudsakligen samlade i kapitel 1.10.

I arbetet med transportskydd finns några grundläggande målsättningar som en verksamhet behöver sträva efter att uppnå:

- Att identifiera var i transportkedjan de svaga länkarna finns, var risken för stöld eller obehörigt förfarande av det farliga godset är störst och sedan genomföra åtgärder för att minska riskerna just där.
- Att ha en medveten och uppmärksam personal som känner till sitt ansvar för att förebygga och förhindra att farligt gods hamnar i orätta händer, utifrån personalens roll och ansvar i transportkedjan.
- Att ha tydliga rutiner för hur personalen ska agera vid olika brottsliga situationer som kan uppstå vid transport av det farliga godset, så att det är möjligt att snarast upptäcka och larma vid stöld eller försök till stöld eller annat obehörigt förfarande med godset.

Innebörden av transportskydd regleras i ADR-S och RID-S. Bestämmelserna består av dels en lägre kravnivå som gäller oavsett vilken typ av farligt gods som ska transporteras, det vill säga allmänna bestämmelser, dels en högre kravnivå som gäller för farligt gods med så kallad hög riskpotential.

De allmänna bestämmelserna handlar framför allt om att vara medveten om vilka risker som finns för brott. Bestämmelserna kräver bland annat identitetskontroll när farligt gods lämnas över för transport till transportörer och att godset ska vara skyddat när det mellanlagras. När den högre kravnivån gäller ska verksamheten dessutom ta fram så kallad skyddsplaner.

Du kan läsa mer om skyddsplaner i [kapitel 9](#).



4. Bestämmelser om transportskydd i ADR-S och RID-S

Alla som är delaktiga i en transport av farligt gods, exempelvis avlämnare, avsändare, lastare, lossare, mottagare och transportörer, har ett ansvar att förebygga och förhindra att farligt gods hamnar i orätta händer. Detta är ett övergripande ansvar som gäller för alla inblandade och som ska stå i relation till personens roll och ansvar i transportkedjan.

En särskild risk med farligt gods är att det kan användas i brottslig verksamhet. Bestämmelserna om transportskydd syftar därför till att göra var och en som är delaktig i en transport medveten om dessa risker och uppmärksam på händelser eller tecken som kan indikera att någon obehörig vill komma åt godset.

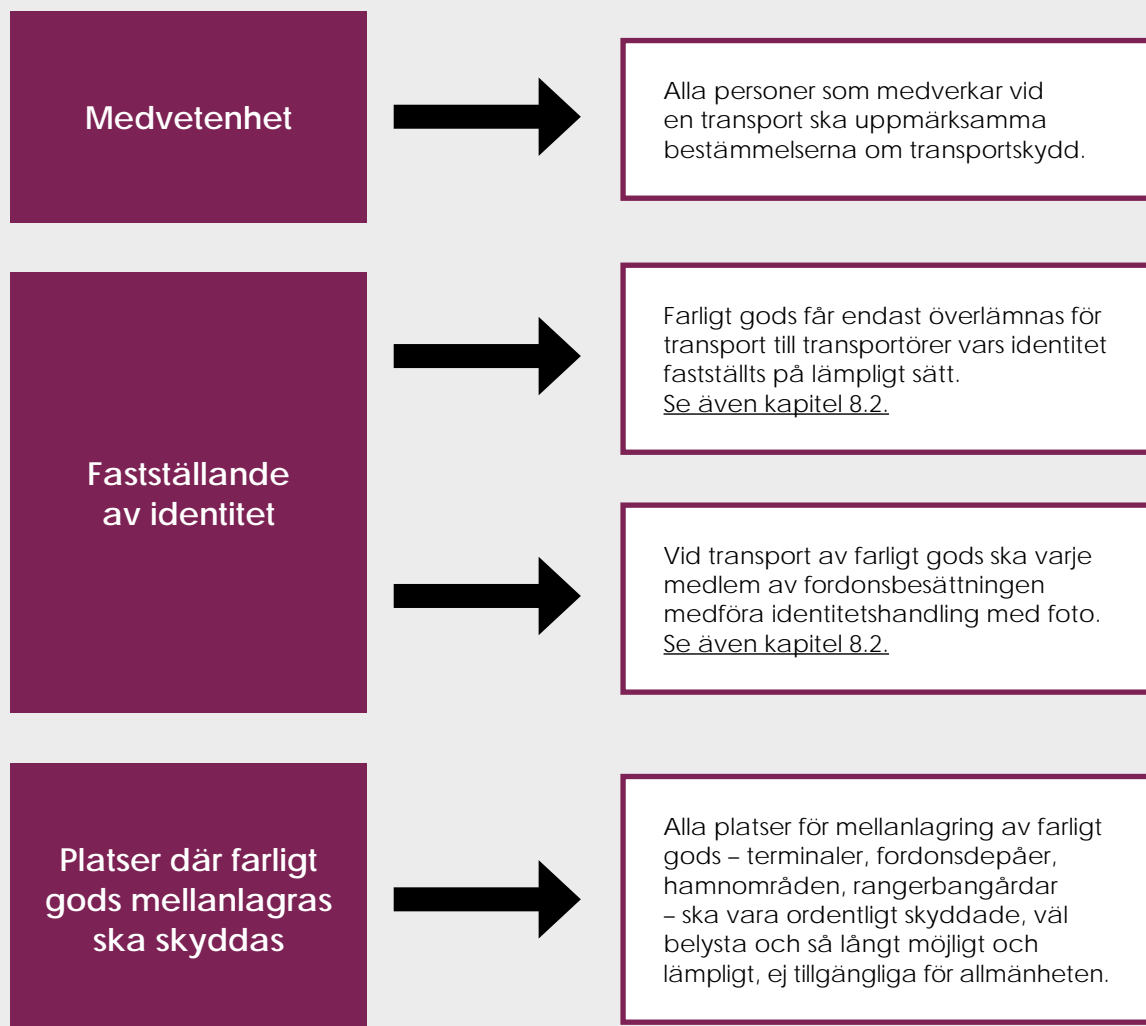
Bestämmelserna ser likadana ut för väg- och järnvägstransporter, men det faller sig naturligt att tillvägagångssättet för att uppfylla dem i vissa fall skiljer sig åt mellan transportslagen. Viss anpassning kan vara nödvändig för att uppnå bästa möjliga och rimliga skydd.



4.1 Allmänna bestämmelser om transportskydd

I ADR-S och RID-S är bestämmelserna om transportskydd huvudsakligen samlade i kapitel 1.10. De allmänna bestämmelserna gäller för transport av allt farligt gods, oavsett om det har hög riskpotential eller inte, och innebär att:

- den som medverkar vid transport ska uppmärksamma bestämmelserna om transportskydd i den mån det är motiverat med hänsyn till personens roll och ansvar
- farligt gods endast får överlämnas för transport till transportörer vars identitet fastställts
- områden inom terminaler för mellanlagring, platser för mellanlagring, fordonsdepåer, hamnområden och rangerbangårdar som används för mellanlagring, ska vara skyddade och väl belysta
- varje medlem i fordonsbesättningen ska medföra identitetshandling med foto
- alla som behöver en utbildning enligt kapitel 1.3 i ADR-S och RID-S även ska ha utbildning i transportskydd.



4.2 Bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential

Farligt gods med hög riskpotential är gods som kan användas för till exempel terrorbrott och leda till svåra konsekvenser så som många döda och skadade, storskalig förstörelse eller storskalig samhällsekonomisk störning. De allra flesta typer av farligt gods kan vålla stor skada om de avsiktligt missbrukas eller i övrigt inte hanteras på ett korrekt sätt.

I bestämmelserna i ADR-S och RID-S anses gods ha hög riskpotential beroende på vilka egenskaper godset har och i vilka mängder det ska transporteras. För att nämna några typer av gods så har de flesta explosiva ämnen och föremål (klass 1) och brandfarliga eller giftiga gaser (klass 2.1 eller 2.3) hög riskpotential, eftersom de direkt kan användas för att vålla avsiktlig skada. Även många oxiderande ämnen (klass 5.1) har en hög riskpotential då de kan användas för tillverkning av hemgjorda sprängämnen, så kallade sprängämnesprekursorer¹.

Alla ämnen och föremål med hög riskpotential redovisas i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S.

De som är delaktiga i en transport av farligt gods med hög riskpotential omfattas av ytterligare krav. Förutom att uppfylla de allmänna bestämmelserna om transportskydd ska verksamheten dessutom upprätta och följa en skyddsplan, samt använda utrustning för skydd mot stöld av fordon eller vagnar och last.



Bestämmelserna om transportskydd gäller även vid transport av så kallad "värdeberäknad mängd" för:

- explosiva ämnen och föremål med hög riskpotential, och
- radioaktiva ämnen, undantagna kollin med aktivitet >A2-värdet.

1. För utgångsämnen till sprängämnen finns särskilda bestämmelser som gäller i hela EU, läs mer på www.msb.se/prekursorer.

5. Övervakningskrav i ADR-S för vägtransport

5.1 Stöld vid parkering eller uppställning

Risken för stöld eller angrepp på gods är särskilt stor vid parkering eller uppställning. Enligt polisens statistik^{2, 3} i februari 2024 över alla typer av kommersiella godstransporter, det vill säga inte enbart farligt gods, sker det ungefär 80–90 transportstölder varje månad i Sverige.

Enligt polisens statistik² över transportstölder sker de flesta stölder nattetid vid rastplatser och det är främst rast- och parkeringsplatser utan eller med låg säkerhetsnivå som är utsatta. Enligt polisens årsrapport för 2022³ är det:

"...vanligt att kriminella åker runt mellan olika rast- och uppställningsplatser för lastbilar nattetid och där de skär hål i mjuka kapell, eller öppnar olåsta eller plomberade släpdörrar för att sen lasta över sådant gods de anser vara stöldbegärligt till sina egna fordon."

2. Polisens statistik baseras på anmälda brott under brottskod 9804 – Stöld ur eller från lastbil, släpfordon, järnvägsvagn eller lastbärare (container eller motsvarande) avsedd för yrkesmässig godsbefordran.

3. Polisens statistik och årsrapportering om transportstölder hittar du på www.polisen.se, sök på vägsamverkan.

Det är kring de stora transportnoderna Stockholm, Göteborg och Helsingborg som de flesta transportstölderna sker. Vidare sker stölderna framför allt på rastplatser och uppställningsplatser längs de stora motorvägarna, samt i den södra delen av landet där mer eller mindre alla rastplatser och uppställningsplatser utan någon extra säkerhet utsätts för brott.

Det finns idag ingen särskild brottskod för stöld av farligt gods, utan den statistik som finns att tillgå gäller för alla transportstölder. Men då det har skett ett antal större och uppmärksammade stölder under de senaste åren av bland annat sprängmedel och ammunition, vet vi att just dessa har skett på samma sätt som övriga transportstölder, vid uppställning nattetid.

I södra Europa har även hot om kapningar av lastbilar förekommit. Bristen på säkra uppställningsplatser är ett stort problem som finns i hela Europa. I Sverige arbetar både myndigheter, branschen och olika privata aktörer med att förbättra den situationen.⁴



Foto: Johan Eklund

4. Trafikverket har ett regeringsuppdrag om säkra uppställningsplatser som du kan läsa mer om på www.trafikverket.se, sök på säkra uppställningsplatser.

5.2 Bestämmelser om övervakning

ADR-S innehåller krav på att fordon och dess last ska övervakas när de parkeras eller ställs upp. Dels ska fordonet parkeras på en plats där det inte förväntas bli skadat av andra fordon, dels ska övervakning ske i syfte att skydda fordon och last från obehöriga personer som kan finnas på platsen.

Bestämmelserna i ADR-S utarbetas i grunden på internationell nivå inom FN och ska dessutom gälla lika i alla EU-medlemsstater. Svenska transportörer måste därför även ställa upp sina fordon på ett säkert sätt vid transport i andra länder, på samma sätt som transportörer från andra länder måste göra vid transport i Sverige. Övervakningsbestämmelserna består av två delar, generella övervakningskrav respektive ytterligare övervakningskrav som beror på vilket farligt gods som transporteras. Båda relaterar till viss del till bestämmelserna om transportskydd i kapitel 1.10.

5.2.1 Generella bestämmelser om övervakning

De generella bestämmelserna om uppställning och övervakning tar främst sikte på skydd mot olyckor och gäller när fordon har lastats med farligt gods över vissa specifika mängder som framgår av ADR-S. Sådana fordon ska alltid övervakas eller parkeras på en depå eller ett fabriksområde som erbjuder skydd.

Då det i vissa fall kan vara problematiskt att övervaka eller få tillgång till skyddade depåer eller områden tillåts flera alternativa tillvägagångssätt enligt bestämmelserna i ADR-S, men alla förutsätter att lämpliga skyddsåtgärder vidtas.

5.2.2 Ytterligare bestämmelser om övervakning

Vissa typer av farligt gods ska alltid övervakas för att förhindra brottsliga handlingar och för att kunna uppmärksamma förare och berörda myndigheter vid förlust eller brand. Detta gäller nedanstående gods:

- explosiva ämnen och föremål i klass 1
- självreaktiva ämnen i klass 4.1
- organiska peroxider i klass 5.2
- radioaktiva ämnen i klass 7.

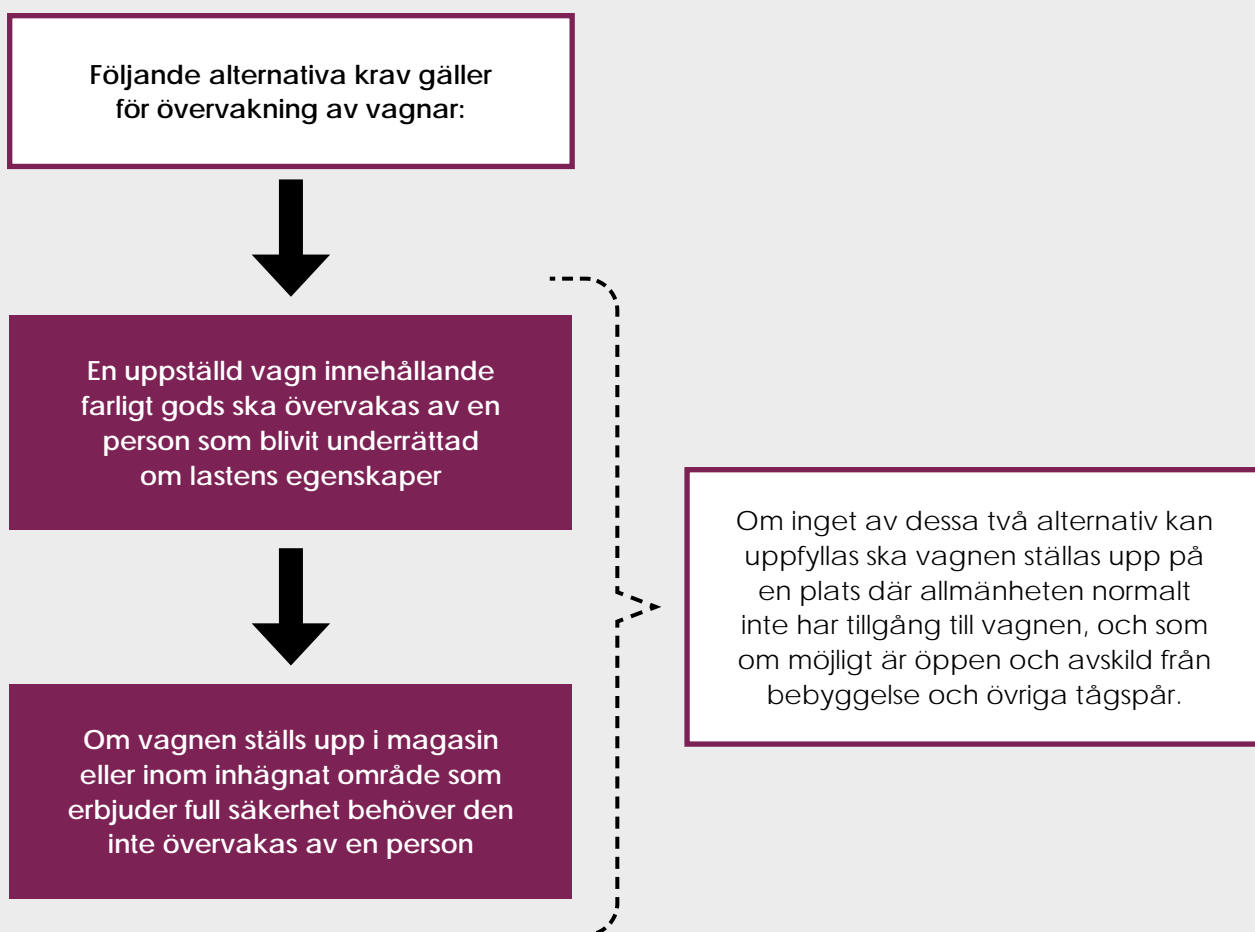
Den här övervakningen ska ske i enlighet med den skyddsplan som krävs. Rent konkret innebär detta att verksamheten ska besluta hur övervakningen ska ske och framför allt ställa den i relation till den riskbild som verksamheten har för sina transporter. Övervakningskravet gäller under hela transporten och inkluderar därför även de platser där lastning och lossning kommer att ske.



EU har tagit fram ett system för klassificering av parkeringsplatser baserat på säkerhet- och kvalitetsaspekter (LABEL). Information om dessa parkeringsplatser finns bland annat på IRU:s hemsida: transpark-app.iru.org

6. Övervakningskrav i RID-S för järnvägstransport

Uppställda järnvägsvagnar ska övervakas om de är lastade med farligt gods i de mängder som skulle kräva övervakning av uppställda fordon vid en vägtransport. Bestämmelserna för väg och järnväg är i det avseendet lika. Däremot skiljer sig metoderna för att åstadkomma övervakningen. I nedanstående figur beskrivs hur tillvägagångssättet är för järnvägstransporter. Dessutom ska vagnar alltid ställas upp så att de inte löper risk att skadas av andra vagnar eller fordon i rörelse och säkras så att de inte kommer i rullning. Dessa bestämmelser är nationella och gäller därför enbart vid inrikes transport av farligt gods.



7. Hotbild

Att ta fram en hotbild för en specifik verksamhet kräver kunskap om hur den aktuella verksamheten är utformad. Generellt kan sägas att ett hot uppstår då någon har både avsikt (vilja) och förmåga (möjlighet) att genomföra brottsliga handlingar riktade mot verksamheten.

7.1 Direkta hot och dimensionerande hot

Vi vet att det idag sker stölder och obehörigt förfarande av farligt gods under transport och det innebär att det också finns en generell hotbild – det kan hända. Här är det viktigt att skilja på direkta hot och dimensionerande hot, där ett direkt hot kräver direkt agerande.

Exempel på ett direkt hot skulle kunna vara att polisen fått tips om en planerad stöld från en specifik transport och där polisen då tar direktkontakt med transportföretaget.

Ett dimensionerande hot är den nivå verksamheten ska förhålla sig till när den dimensionerar sitt transportskydd på en lämplig nivå.



Exempel på faktorer att beakta i en dimensionerande hotbild kan vara:

- Att stölder och obehörigt förfarande med farligt gods bevisligen sker, framför allt vid stopp.
- Att det finns en hotbild mot Sverige och verksamheten avgör om det finns anledning att på något sätt agera om terrorhotnivån höjs.
- Om transportererna innehåller särskilt stöldbegärligt gods som kan vara intressant för den organiserade brottsligheten, särskilt med tanke på de sprängningar och skjutningar som på senare tid har skett i samhället.
- Om verksamheten transporterar eller parkerar på särskilt brottsutsatta rutter eller uppställningsplatser.

7.2 Kommunikation av förändrad eller förhöjd hotbild

Med anledning av att Säkerhetspolisen har fattat beslut om en förhöjd hotnivå i Sverige (2023)⁵ har frågan ställts hur transportbranschen ska förhålla sig till denna höjning. Hotnivån baseras på underlag från Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT)⁶ och bedömningen graderas enligt fem nivåer. Dessa nivåer är inte särskilt framtagna för transport av farligt gods, utan för att snabbt och enkelt kommunicera hur NCT bedömer terrorhotet mot Sverige och svenska intressen, och huruvida det skett en förändring sedan tidigare bedömning⁷. Beslutet att höja terrorhotnivån beror alltså inte på någon enskild händelse utan ska ses i ett strategiskt och långsiktigt perspektiv.

Om det skulle bli en förhöjd hotbild som gäller en specifik verksamhet eller specifik transport får dessa information direkt från polisen. Företagets säkerhetschef eller motsvarande får därefter meddela berörd personal som vidtar nödvändiga åtgärder. Företagets skyddsplan bör ta höjd för en sådan händelse och att olika åtgärder kan sättas in i dialog med polisen. Exempel på sådana temporära åtgärder kan vara ökad bevakning, andra transportvägar, ändrade transporttider, extra fördröjningsåtgärder och en förhöjd insatsberedskap. MSB kommer inte att vara inblandat i ett sådant förfarande.

5. SÄPO beskriver hotnivån på www.sakerhetspolisen.se, sök på "höjning av terrorhotnivå".

6. NCT:s helårsbedömning hittar du på www.sakerhetspolisen.se, sök på "bedömning av terrorhotet 2023".

7. Det strategiska terrorhotet utgörs sammantaget av attentatshot, rekrytering och radikalisering, samt finansiering av våldsbejakande extremism och terrorism, där attentatshotet utgör tyngdpunkten i bedömningen.

8. Transportskydd i din verksamhet – krav som gäller alla som medverkar i en transport

8.1 Tänk transportskydd

Alla som medverkar vid en transport ska ”uppmärksamma bestämmelserna”. Detta skulle kunna beskrivas som att alla inblandade ska tänka transportskydd i det dagliga arbetet, allt beroende på personens roll och ansvar.

Att ”tänka transportskydd” i det systematiska säkerhetsarbetet kan göra stor skillnad, eller kanske utgöra hela skillnaden, om något skulle hända. Att personalen är medveten om transportskyddet är avgörande för att skydda företaget mot stöld eller andra angrepp på godset. Det är därför alla som är delaktiga i en transport ska ha en utbildning i transportskydd. Syftet är att varje företag ska minimera risken för stöld, sabotage, hot eller andra brottsliga handlingar kring sitt företag och på så sätt även öka tryggheten för både sin personal och allmänheten.

8.2 Identitetskontroll

Farligt gods får endast överlämnas för transport till transportörer vars identitet fastställts på ett lämpligt sätt. Varje medlem av fordonsbesättningen ska också medföra giltig identitetshandling med foto.⁸



Foto: Johner

8. En giltig fotolegitimation är till exempel pass, körkort och nationellt id-kort. Det måste vara en originalhandling, inte en kopia.



Foto: Johner

Det är viktigt att du vet vem eller vilka personer som är behöriga att ta emot godset, och syftet med kravet på identitetskontroll är att minimera risken för att godset hamnar i orätta händer. Detta innebär att en giltig identitetshandling med foto måste kontrolleras, vilket med fördel sker mot den information som finns genom transportuppdraget. Det är inte tillräckligt att personen anländer i rätt firmabil och klädsel eller uppvisar en enklare typ av företagslegitimation. Detta kan förstås tyckas självklart, men i dagens pressade arbetsprogram kan det förekomma att tidsbesparingar görs när tillfälle ges. Det är därför viktigt att verksamhetens rutiner kring identitetskontroll är tydliga och ordentligt genomarbetade. Rutinen behöver även beskriva hur personalen ska agera om personen som ska överta godset inte kan identifiera sig, vilket sannolikt innebär förseningar i transportuppdraget. Ansvar för detta kan regleras genom tydliga rutiner och transportavtal mellan verksamheterna.

Bestämmelserna kräver endast att identitetskontroll ska utföras när godset överlämnas för transport. I detta sammanhang är det viktigt att understryka att det inte finns några hinder i vare sig ADR-S eller RID-S för att en identitetskontroll även utförs när godset överlämnas till mottagaren. Här har transportföretaget möjlighet att upprätta egna avtal för att säkerställa att godset faktiskt når sin rättmätige mottagare.

Läs om mottagarens roll och ansvar i [kapitel 10](#).



Om godset kommer på avvägar tar det inte bara extra tid och blir kostsamt, det är också dålig marknadsföring och kan inte minst få oönskade följdverkningar om det används vid brott eller attentat.

8.3 Var beredd och redo att agera

Att ha ett så bra skydd att alla försök till stöld eller attack försvåras eller undviks är ju det bästa. En vaksamhet och medvetenhet om att något kan hända är en bas i att skapa ett sådant skydd. Om personalen känner på sig att något inte stämmer och är vaksam på signaler att någonting kan vara ”på gång” är det viktigt att de också vet hur de ska agera och vem som ska kontaktas. Här spelar utbildningen av personalen en stor och viktig roll.

Om någon verkar ägna transporten uppmärksamhet som upplevs som anmärkningsvärd eller ovanlig, till exempel vid lastning eller lossning av gods eller vid parkering, bör detta omedelbart anmälas till utsedd kontaktperson och vid akuta situationer eller vid akut hot ska polisen kontaktas direkt via 112 om situationen tillåter det. Denne bör också se till att mottagaren av godset så snart som möjligt får kännedom om händelsen. Det kan tilläggas att enligt förordningen (2010:1075) om brandfarliga och explosiva varor ska förlust av explosiva varor omedelbart anmälas till Polisen.



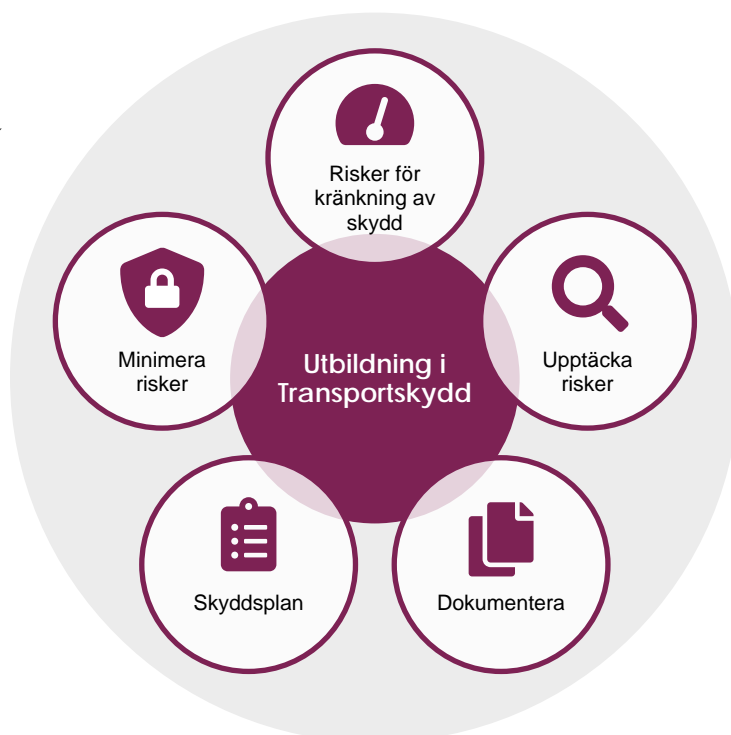
I situationer som till exempel hot, stöld eller fingerade kollisioner ska alltid den anställdes säkerhet sättas i första rummet. Eftersom den anställda sätts i en mycket pressad och svår situation, bör företaget ha tydliga rutiner för att hantera sådana situationer.

En förare som blir stoppad av en polismans tecken är skyldig att stanna och det finns även andra myndighetsrepresentanter som i vissa fall har rätt att stoppa en transport för kontroll, till exempel från Tullverket och Kustbevakningen. Här kan det vara bra att vara medveten om att en brottsling skulle kunna agera som en falsk polis eller myndighetsperson och därför bör föraren begära att tjänstelegitimationen visas upp innan fordonsdörren öppnas.⁹

Så kallade ”insiders”, så som en anställd som värvats för kriminella syften, innebär en stor risk för i princip hela transportkedjan, eftersom de på ett relativt enkelt sätt exempelvis kan inhämta och lämna ut känslig information. Eftersom personen är en del av företagets verksamhet och har alla förutsättningar att inarbeta ett förtroende är detta något som är väldigt svårt att skydda sig emot. Det kan därför vara särskilt viktigt att fundera över hur känslig information hanteras inom företaget och hur den kan begränsas endast till dem som behöver den.

8.4 Utbildning

Lika viktigt som det kan vara med fysiska hinder för att försvåra åtkomst eller intrång, är det att vara uppmärksam på sin omgivning och vara medveten om vilka risker och hot som kan finnas. Här spelar utbildningen en betydelsefull roll. Utbildningen ska göra dig medveten om vilka ingångsvärden som finns och vad verktygslådan kan innehålla. Arbetet med att utforma skyddet sker dock hos verksamheten.



9. Detta är polisen skyldig att göra enligt polisförordningen (2014:1104) om inte särskilda skäl föreligger emot det.

En bra utbildning ger inte bara kunskap om vilka bestämmelser om transportskydd som måste följas, utan också en god inblick i vad som bör uppmärksammas vid delaktighet i en transport. Vilka riskfaktorer kan finnas? Hur kan ett företag arbeta för ett bättre skydd? Hur kan en skyddsplan arbetas fram och tillämpas? Vad kan just du göra för att bidra?



Utbildningen är grunden till företagets arbete med sitt unika transportskydd.



Kunskap om skyddsplaner ska ingå när gods med hög riskpotential transporteras.



Alla ska ha utbildning i transportskydd.

Beroende på vilken roll och vilket ansvar personalen har i en transport kan innehållet i utbildningen i viss mån variera. För att få förståelse för och insikt i andra aktörers ansvar för skyddet är det viktigt att utbildningen också berör deras ansvar. För att uppnå ett effektivt transportskydd är det ofta nödvändigt att företaget inte arbetar helt isolerat, utan även blickar utåt och beaktar föregående och efterföljande steg i transporten. Detta innebär inte att åtgärderna måste vara helt transparenta, men att de behöver vara anpassade och kanske till viss del flexibla för att inte försvåra eller hindra att skyddet upprätthålls i nästkommande led.

Utbildningen ska behandla vilka olika typer av risker för kränkning av skyddet som kan finnas. Riskerna kan variera över tid, men beror också på var godset befinner sig, vilka verksamheter som finns runt omkring och vilken typ av gods som omfattas.

En annan väsentlig del i utbildningen är information om hur du kan upptäcka olika brister och risker, samt vilka metoder som kan användas för att minimera dessa. Vilka risker som kan finnas för en specifik verksamhet eller transport beror på en rad olika faktorer och behöver studeras utifrån företagets unika förutsättningar. Här kan innehållet i utbildningen ge många värdefulla tips och ingångsvärden som företaget sedan kan utgå från i arbetet med transportskydd.

Utbildningen ska också omfatta information om vilka åtgärder som kan vidtas om skyddet har kränkts eller om det finns sådana misstankar. För den vars verksamhet omfattar farligt gods med hög riskpotential ska också information om skyddsplaner ingå, vilken minst ska motsvara personalens ansvars- och arbetsområden, men även ta hänsyn till den roll som de har vid genomförande av dessa planer.

Då en ny anställning påbörjas som omfattar transport av farligt gods, ska personen kunna styrka att en genomgången utbildning i transportskydd finns, eller så ska utbildningen tillhandahållas när anställningen påbörjas. Uppdateringskurser ska genomgå regelbundet. Arbetsgivaren är skyldig att dokumentera all utbildning om transportskydd som personalen har fått och ska på begäran hålla dokumentationen tillgänglig för den anställda eller behörig myndighet. Dokumentationen ska förvaras av arbetsgivaren i minst fem år.

9. Transportskydd i din verksamhet – krav som gäller farligt gods med hög riskpotential

9.1 Skyddsplan

Verksamheter som transporterar farligt gods med hög riskpotential måste upprätta och följa en skyddsplan.

I arbetet med att upprätta skyddsplaner är det viktigt att diskutera hotbild och bedöma risker för stöld eller andra angrepp på godset. Åtgärder för att förebygga riskerna ska sedan identifieras och implementeras i verksamheten, men skyddsplanen ska också ta höjd för exempelvis rutiner om det sker ett angrepp. I detta avsnitt redovisas hur kraven ser ut, olika arbetssätt för att identifiera risker, förebyggande åtgärder, med mera och vilka andra områden som kan behandlas när en skyddsplan tas fram.

En skyddsplan kan liknas vid en nödåtgärdsplan, men där åtgärderna i planen har arbetats fram i syfte att skydda mot brottsligt och obehörigt förfarande med godset. Principen är dock densamma, det vill säga att på förhand analysera vilka risker som finns, hur dessa kan minskas eller förhindras och hur de involverade ska agera om något händer.

Att skapa och implementera skyddsplaner är en viktig åtgärd. Om företaget har flera olika verksamheter eller platser där farligt gods med hög riskpotential hanteras, kan det vara lämpligare att genomföra en skyddsplan för varje verksamhet eller plats. Denna arbetsform kan vara till fördel i de fall det råder olika förutsättningar. Om förutsättningarna däremot ser likartade ut kan det vara lämpligare att genomföra en företagsövergripande skyddsplan, snarare än en för varje verksamhet eller plats. Det kan dock rekommenderas att lägga särskilt fokus på platser som helt eller delvis är tillgängliga för personer som inte är direkt knutna till företaget. Detta kan till exempel vara områden för lastning och lossning eller platser där transporten kan komma att göra uppehåll under en pågående färd. Det är alltid viktigt att säkerställa att skyddet har bedömts på ett riktigt sätt och att skyddsplaner finns på plats för alla berörda, men ju fler personer som kan befinna sig i närheten av godset, desto större utmaning.

Om vissa delar i skyddsplanen redan täcks inom ramen för andra företags-specifika dokument eller kvalitetssystem, kan referenser göras till dessa delar i skyddsplanen. Hur företaget löser detta kan variera, men det ska hållas i åtanke att en skyddsplan bör vara enkel att följa.



För skyddet av transport av radioaktiva ämnen i klass 7 har IAEA tagit fram en särskild vägledning, se www.iaea.org
Sök på "Security in the Transport of Radioactive Material".

9.2 Vad ADR-S och RID-S kräver av skyddsplanen

En skyddsplan kan utformas på flera sätt, men gemensamt är att den ska vara användbar och effektiv för det företag som har upprättat den. Det bör vara verksamhetsledningen eller motsvarande som ansvarar för företagets skyddsplan. Företagets säkerhetsrådgivare har i uppgift att säkerställa att det finns en skyddsplan och att företaget har rutiner och metoder för att den kontinuerligt granskas, uppdateras och godkänns av ledningen.

Bestämmelserna i ADR-S och RID-S ställer krav på att skyddsplanen ska innehålla viss information, men för att den ska fungera i praktiken krävs att den är anpassad efter de förutsättningar som råder hos företaget. Det kan därför vara nödvändigt att utveckla planen ytterligare.

En skyddsplan ska **minst** innehålla följande information:

- fördelning av ansvar till sakkunniga personer med befogenhet att genomföra uppgifterna
- förteckning över farligt gods som hanteras
- översikt över företagets rutiner
- bedömning av risker för kränkning av transportskyddet, till exempel vid uppställning, parkering eller omlastning
- åtgärder som ska vidtas för att minska risken för kränkning av skyddet genom:
 - utbildning
 - transportskyddspolicy
 - drifrutiner
 - utrustning och resurser som ska användas för att minska riskerna för kränkning av skyddet
- metoder för rapportering och för åtgärder vid hot eller tillbud
- metoder för att värdera, testa och revidera planerna
- åtgärder för att säkerställa att innehållet i skyddsplanen inte delas till obehöriga
- åtgärder för att säkerställa att spridningen av skyddsplanens information begränsas till de personer som behöver den.



Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behöriga myndigheter för att utbyta information om hot, vidta lämpliga brottskyddsåtgärder och agera mot incidenter.

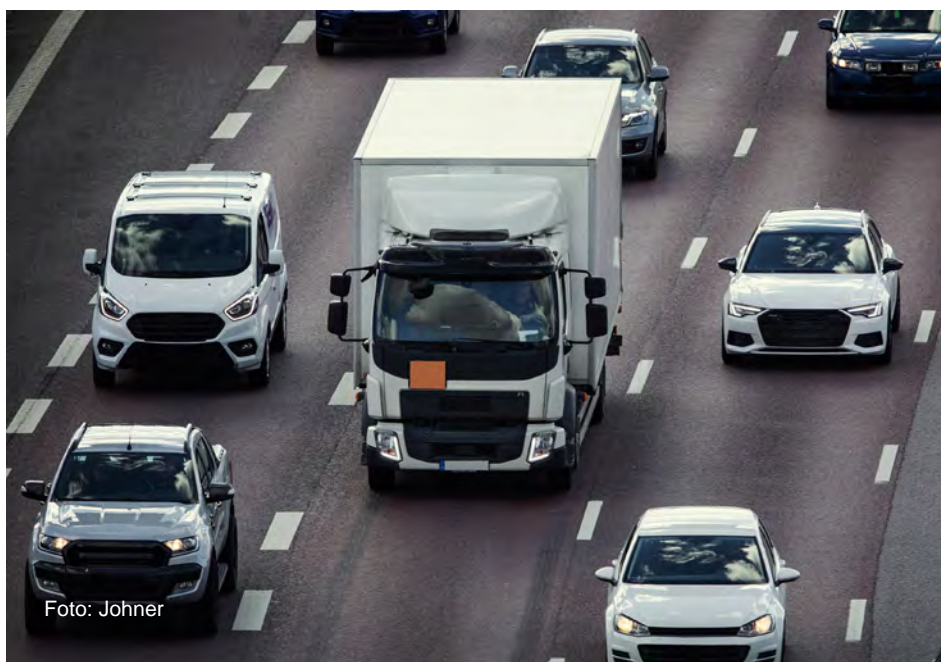
9.3 Vad företaget behöver i skyddsplanen

Bestämmelserna i ADR-S och RID-S innehåller minimikrav som måste följas vad gäller transportskydd. Detta innebär inte att ett företag måste begränsa sig till endast dessa krav. Om ytterligare idéer eller behov finns kan kompletterande åtgärder införas, så länge de inte strider mot några bestämmelser. Inventera era förutsättningar!

Bestämmelserna om transportskydd innebär krav som är relaterade till ett levande och systematiskt arbete. Framtagna planer behöver prövas och ses över med jämna mellanrum. Arbetet kan liknas vid en nödåtgärdsplan, men där syftet är att förhindra brott kopplat till det farliga godset. Om något skulle hända är det ofta svårt att veta hur situationen kommer att se ut eller utvecklas. Det är därför viktigt med alternativa eller flexibla planer. På samma sätt som att personalen i sitt olycksförebyggande arbete behöver veta vad de ska göra om en nödutgång är blockerad, behöver alternativen tänkas igenom även här. Plan B kan vara helt avgörande.

För att skyddsplanen ska fylla sin funktion måste också de som berörs förstå syftet med den, ha tagit del av relevanta delar av skyddsplanen, förstå den information och de instruktioner som den innehåller och också ha förutsättningar att tillämpa skyddsplanen i praktiken.

Inte minst behöver arbetet med att ta fram en skyddsplan göras utifrån de förutsättningar som finns inom företaget och i de miljöer som företaget och godset kan röra sig i. En skyddsplan behöver därför utgå från flera parametrar som berör verksamheten. I [kapitel 9.4](#) finns ett förslag på checklista med exempel på faktorer som kan beaktas.



9.4 Förslag på checklista vid upprättande av skyddsplan



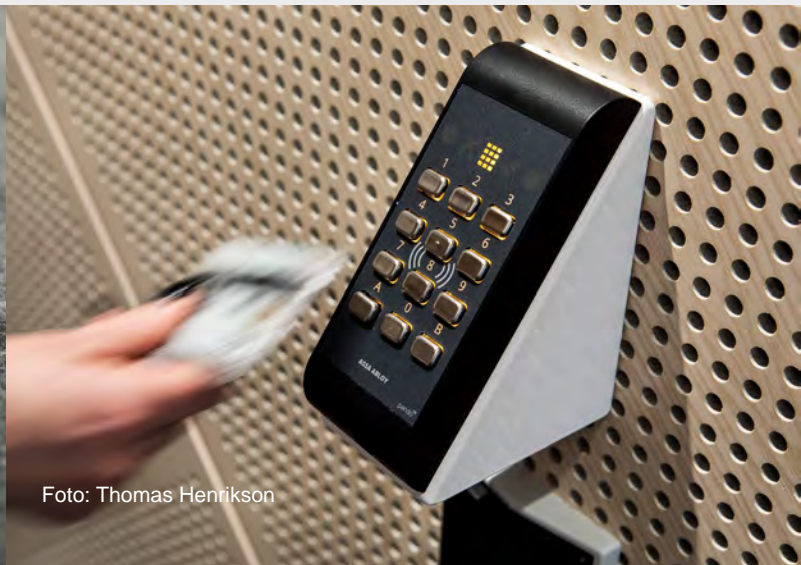
Företaget

- Hur ser verksamheten ut?
- Vilket gods hanteras/transporteras?
- Vilka mängder och transportsätt handlar det om?
- Vilka olika funktioner har personalen?
- Vilken utbildning har personalen?
- Görs löpande personkontroller av anställda?
- Hur kan personalen bidra till skyddet?
- Var ligger företaget i förhållande till andra verksamheter?
- Hur ser omgivningen ut kring företagets lager, depåer, mottagare?
- Finns fysiskt skydd?
- Finns elektroniska barriärer?
- Hur hanterar ni besökare och digitala kontakter?
- Finns larmlistor?



Externa kontakter

- Vilka företag och verksamheter kommer ni i kontakt med?
- Anlitar ni underleverantörer?
- Vet ni, vid överlämnade av gods, vilken/vilka personer som får kvittera godset?
- Hur hanterar ni en situation där mottagande person bytts ut?
- Har ni kontaktuppgifter till ansvarig person på mottagande företag?
- Utförs alltid ID-kontroll av företag/personer som hanterar eller tar emot ert gods?





Transport & Fordon

- Var rör sig era transporter?
- Tillämpas flerförarsystem för att undvika transportuppehåll?
- Kan åtgärder vidtas för att undvika transportuppehåll?
- Hur ser platser för uppställning ut?
- Kan ni förbättra säkerheten vid uppställning?
- Var ställer en förare upp sitt fordon om planerad plats är upptagen?
- Hur sker kommunikationen under transport?
- Vilka fysiska skydd finns för förarens säkerhet?
- Vilka fysiska skydd finns för godsets säkerhet?
- Finns kontaktlistor?
- Finns larmlistor?
- Finns rutiner för rapportering av avvikande händelser?
- Finns rutiner för anmälan vid stopp (till exempel lastning/lossning/rast/nattvila)?



Test, Uppföljning & Revidering

- Görs återkommande genomgång av skyddsplanen?
- Genomförs regelbundna övningar utifrån skyddsplanen?
- Testas kontaktlistorna?
- Testas larmlistorna?
- Finns rapporteringssystem vid avvikelser/händelser?
- Finns åtgärdsrutiner om brister i skyddet upptäcks?
- Genomförs återkommande säkerhetssamtal med personalen?



När skyddsplanen utformas eller revideras bör respektive åtgärd diskuteras och värderas med de personer som berörs av den. Glöm här inte bort eventuella företag till vilken överlämning sker.



En plan B kan i vissa situationer vara avgörande för utfallet.



Foto: Johan Eklund

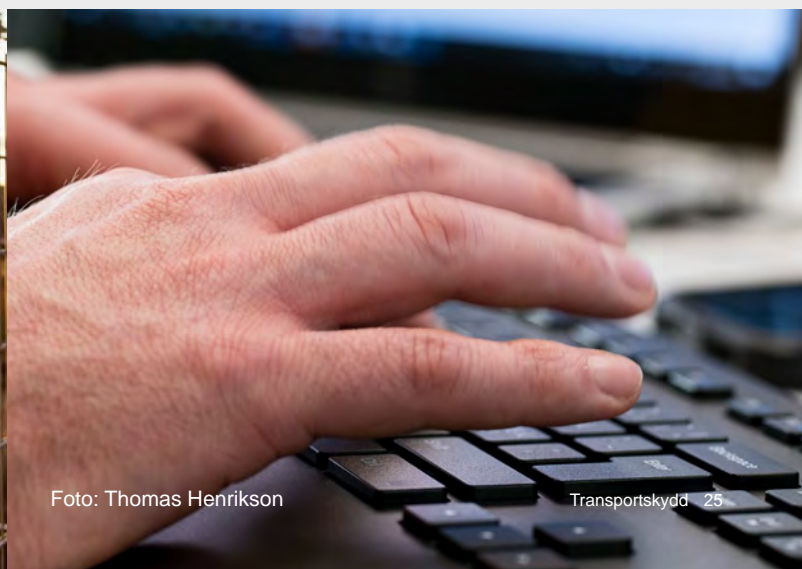


Foto: Thomas Henrikson

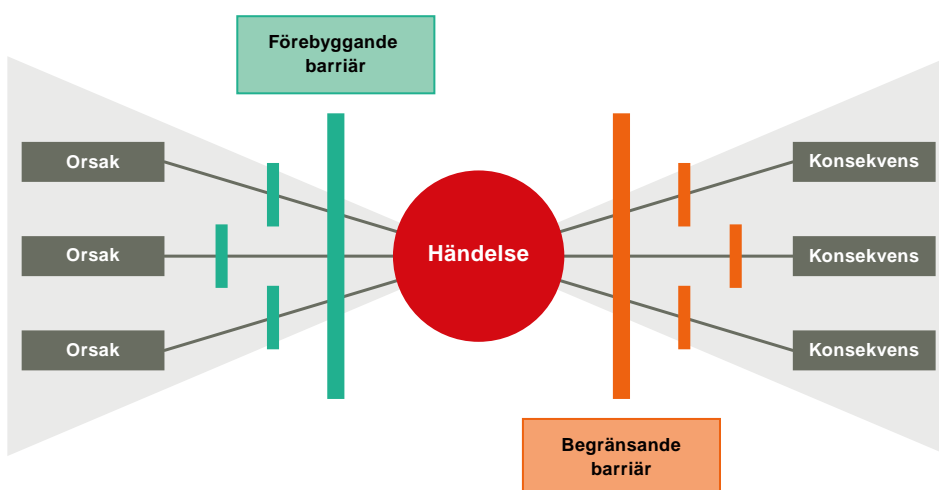
9.5 Bedömning av risker för stöld och andra angrepp

I arbetet med skyddsplanen är det viktigt att först identifiera och beskriva vilka risker som kan finnas för stöld eller angrepp på godset. Därefter gäller det 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 de åtgärder som bedöms få bäst effekt.

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

9.6 Förslag till arbetsmetod

En förhållandevis enkel metod för att visualisera hur olika orsaker leder till en händelse och hur barriärer eller hinder kan byggas för att förhindra en oönskad händelse, är att arbeta utifrån är en så kallad bow-tie analys. Metoden används oftast i olyckssammanhang och ger en god överblick över alla orsaker, konsekvenser och motåtgärder (barriärer) relaterade till en särskild händelse. På den vänstra delen i en bow-tie beskrivs de förebyggande barriärer som ska förhindra att händelsen inträffar och på den högra sidan beskrivs de begränsande barriärer som ska minska konsekvenserna om händelsen ändå inträffar. I arbetet med en skyddsplan kan det vara viktigast att fokusera på de förebyggande aspekterna, det vill säga den vänstra delen i en bow-tie.¹⁰



10. Läs mer om metoden i MSB:s vägledning "Kan era kemikalier användas för terrorattacker?". Ni hittar vägledningen på www.msb.se sök på "kemiska hot".

För att identifiera risker, orsaker och förebyggande åtgärder kan exempelvis följande frågor ställas i relation till er verksamhet.

Fundera på vilka **händelser** som skulle kunna inträffa, exempelvis:

- stöld av gods
- stöld av lastbil med gods att användas i attentat
- stöld vid överlämning.

Fundera över vilka **orsaker** som skulle leda fram till dessa händelser, exempelvis:

- transport av stöldbegärligt gods
- ej säker uppställning av fordon eller järnvägsvagnar
- insiders
- större last – större risk?
- öppna informationssystem.

Fundera över vilka slags **förebyggande åtgärder eller barriärer** som kan sättas in för att försvåra eller förhindra att en viss orsak leder fram till händelsen, exempelvis:

- Kan transporten köras utan stopp?
- Finns ett bra områdesskydd där fordonet ställs upp för rast och vila?
- Finns rutiner för att fordon eller järnvägsvagnar alltid är låsta vid uppställning?
- Finns en alternativ uppställningsplats (plan B) om uppställningsplats är upptagen eller avstängd?
- Hur hanteras information om transporter?
- Görs en personkontroll och kontrolleras körkort och eventuella ADR-intyg vid anställning av ny personal och av bemanningspersonal?
- Vem har tillgång till godset?
- Finns rutiner för nyckelkontroll, koder, passerkort och andra tillträdessystem?
- Vilka vägar och platser för lastning och lossning används?
- Är transporten regelbundet återkommande (mer sårbar för angrepp)?
- Vilka krav ställs på underleverantörer (outsourcing) när det gäller säkerhet?
- Passerar transporten genom tättbebyggda områden eller i närheten av känsliga anläggningar (kärnkraftverk, kemikalieindustri, med mera)?
- Finns skalskydd som till exempel kameraövervakning, larm, koder, vägbommar, belysning, staket, låsta grindar, inpasseringskontroll, et cetera?
- Behövs tillfällig eller rutinmässig eskort av vissa transporter?
- Behöver förare skyddas med personlarm för vissa transporter?
- Behöver företaget upprätta avtal för att säkerställa att godset faktiskt når sin rättmätige mottagare (till exempel krav på identitetskontroll)?

När riskerna har identifierats kan sedan företaget bedöma och bestämma vilka åtgärder som behövs för att transportskyddet ska optimeras. Åtgärderna ska stå i proportion till riskerna.

9.7 Personal

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

Att uppmuntra personal att tänka transportskydd kan skapa en säkerhetskultur som genomsyrar verksamheten. Det är viktigt för personalen att det är enkelt och tydligt hur de ska rapportera och vem som ska kontaktas om misstankar uppstår eller om någonting händer. Det är också viktigt att de som tar emot informationen själva har rutiner för när och hur något misstänkt ska rapporteras till polisen.

Stölder kan ibland ske med hjälp av någon hos en avlämnare, avsändare, speditör eller transportör, så kallad insiders, som av någon orsak förser utomstående med information om godset som företaget hanterar. Av denna anledning bör personalen endast ha kunskap om den eller de delar i företagets skyddsplan som är nödvändiga för att kunna uppfylla sin del av det brottsförebyggande arbetet.

Vid anställning av personal kan det vara lämpligt med en bedömning som tar hänsyn till transportskyddet. Även inhyrd personal och underleverantörer bör vid behov genomgå en transportskyddsbedömning.

Regelbundna säkerhetssamtal med personalen är också en metod där det kan framkomma om en medarbetare är särskilt sårbar och skulle kunna utgöra en målgrupp för en extern antagonist. Den personliga situationen, så som ekonomi och beroenden av olika slag, samt om personen är en nyckelperson med särskild kunskap och tillgång till viktig information, eller transporterar särskilt intressant högriskgods, är faktorer som kan göra en person sårbar och intressant.



9.8 Lastning och lossning

En transport är som mest sårbar när den står still. Generellt sett kanske riskerna anses som större vid ett uppehåll under pågående färd, men det kan också finnas en betydande risk i samband med att godset lastas eller lossas, eller i samband med att exempelvis ett fordon nyligen har lastats och förflyttningen precis ska påbörjas.

Det är flera faktorer som kan påverka risknivån. Det är till exempel stor skillnad om en lastning eller lossning utförs inom ett inhägnat och övervakat företagsområde eller terminal, eller om den sker i ett mer ensligt område där obehöriga kan röra sig med mindre risk att upptäckas av omgivningen. En brottsling väljer också sina tillfällen och då även möjligheten att kunna operera så ostört som möjligt. Det är därför viktigt att i möjligaste mån iordningsställa platser för lastning och lossning så att skyddet för såväl lastnings- och lossningspersonal som förare och gods blir så bra som möjligt och att arbetsmiljön rent riskmässigt känns trygg.

Inventera de platser ni har där lastning och lossning utförs och se över i vilken mån dessa erbjuder ett gott skydd såväl fysiskt som digitalt mot stöld, hot eller obehörigt intrång. I [kapitel 9.9](#) finns en checklista med frågor som kan ingå i en sådan översyn.



Lastning, lossning eller andra uppehåll

Vid transport av farligt gods med hög riskpotential ska utrustning användas för skydd mot stöld av fordon och last. Exempel på sådan utrustning är:

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

I vissa fall kan det också vara lämpligare att använda fordon med skåp istället för kapell.

9.9 Förslag på checklista vid lastning/lossning



Vilka fysiska barriärer finns?

- Finns kameraövervakning i realtid?
- Är området inhägnat och låst?
- Är området larmat?
- Är uppgifterna om transportuppdraget skyddade?
- Finns skyddad godsspårning (GPS-spårning)?



Hur ser omgivningarna ut?

- Vilka verksamheter finns i området?
- Är den del av transportvägen som ansluter till lastnings-/lossningsplatsen "normaltrafikerad" eller mer ensligt belägen?
- Finns alternativa vägar till platsen för lastning/lossning?



Lastnings-/lossningsrutiner

- Finns andra behöriga personer i närheten av lastnings-/lossningsplatsen eller arbetar föraren ensamt?
- Finns personlarm och/eller larmknappar i fordon och lokaler?
- Finns rutiner för rapportering av påbörjad respektive avslutad lastning/lossning för förarens trygghet?
- Finns rutiner om föraren inte återrapporterar?
- Hur säkerställs att det är en behörig person som rapporterar och att rapporteringen sker frivilligt?



Larmlistor?

- Finns uppdaterade larmlistor?
- Är larmlistorna kända, tillgängliga och prövade?



Kontroller vid lastnings- och lossningsplats ska omfatta lämpliga åtgärder för transportskydd. Det är den som ansvarar för lastning respektive lossning som har ansvar för att denna kontroll utförs.

9.10 Informationssäkerhet

Endast de personer som behöver information om företagets transporter av farligt gods ska ha tillgång till den. De olika delarna av skyddsplanens innehåll om transportrutiner ska begränsas till de personer som berörs.

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 mindre företag 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 till exempel 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 till exempel handla om hur olika positioneringstjänster ska användas för att kunna följa fordon på ett sådant sätt att informationen vare sig kan komma åt av eller spridas till obehöriga. Det kan också handla om hur systemen för orderhantering är utformade och hur det undviks att exakt information om platser och tider för omlastning av farligt gods sprids till obehöriga.

MSB har publicerat flera vägledningar och annat material kring informations- och IT-säkerhet som kan vara till hjälp och tillhandahåller också en grundläggande kostnadsfri informationssäkerhetsutbildning för användare (DISA)¹¹.

11. Utbildningen finns på www.msb.se, sök på "DISA".

9.11 Samordning av skyddsplan

Ett naturligt första steg när en skyddsplan upprättas är att se sig omkring i den egna verksamheten och utgå från de faktorer som kan ha en direkt påverkan på skyddet. Att se över möjliga sårbarheter kring sin egen hantering och situationer som kan uppstå om godset ska förflyttas är en given del i arbetet. En annan del som är minst lika viktig är att skyddet upprätthålls även i kontakten med externa företag, inklusive konsulter och andra uppdragstagare.

I de fall gods tas emot eller hämtas av transportörer, oavsett var, eller överlämnas till annan transportör eller personal på terminal, oavsett vem, behöver företaget säkerställa att detta i möjligaste mån kan göras utan att skyddsnivån försämras. Detsamma gäller vid alla former av informationsutbyte som rör godset. Informationsdelningen ska vara ytterst restriktiv, men det kan bli nödvändigt att samordna den del i skyddsplanen som kan påverka den här typen av externa kontakter. Om motstridiga instruktioner vid exempelvis en överlämning förekommer kan skyddsplanen sättas ur spel och skyddsbarriären påtagligt försämras eller helt försvinna.

Ett sätt att säkerställa vissa hemliga delar i planen kan vara att använda två skyddsplaner, en intern och en öppen, alternativt en skyddsplan där valda delar av innehållet kan hållas mer öppna. En skyddsplan där relevanta delar inte kan kommuniceras till övriga delaktiga i transporten gör begränsad nytta.

Foto: Johner



9.12 Uppföljning och övning

När skyddsplanen har upprättats har grunden för arbetet med transportskydd formats. Skyddsplanen beskriver er verksamhet, potentiella sårbarheter och vilka åtgärder som bedöms lämpliga. Om någon av dessa förutsättningar ändras måste skyddsplanen ses över. Det måste också kontrolleras att alla delar i planen håller i skarpt läge. Övning ger färdighet, men övning ger också tydliga indikationer på om det finns länkar som brister.

Skyddsplanen behöver kontinuerligt och regelbundet följas upp och anpassas till nya förutsättningar som verksamheten ställs inför. En förändring som påverkar skyddsplanen kan till exempel utgöras av ny personal, förändringar hos personal (förändrat beteende, förändrad livssituation, etc.), nya leverantörer, nya transportörer, nya transportvägar eller förändringar i samhället som kan påverka er säkerhet. Kom ihåg att det även behöver finnas en plan för hur skyddet upprätthålls under mer temporära förändringar, så som semestertider, sjuk-skrivningar eller till exempel ett tillfälligt ökat produktionsflöde som kan kräva personalförstärkning. Det ska då säkerställas att all tillfällig personal, både intern och extern, uppfyller samtliga säkerhetskrav och vet hur de ska agera vid en säkerhetsincident. Det kan då också bli nödvändigt att temporärt justera larmlistor eller ha tillfälliga larmlistor. Om tillfällig personal kommer in i verksamheten är det också bra om det finns ett system där tidsbegränsad information kan tillhandahållas, som exempelvis tillfälliga läskoder.



Att genomföra övningar med de personer som berörs av skyddsplanen, begränsat till de delar de berörs av, är det mest effektiva sättet att pröva om planen håller i verkligheten. Även om säkerhetsrådgivaren, ledningen och annan säkerhetsansvarig noggrant har tänkt igenom innehållet så är det personalen som utför jobbet som kan avgöra om den fungerar för just dem och i deras roll. Om åtgärderna inte är tydliga eller av andra orsaker inte kan tillämpas fyller de inte sin funktion och måste justeras.

Övning är också det bästa sättet att ge personalen de förutsättningar som krävs för att kunna agera i en skarp situation. Eftersom det inte är möjligt att förutse hur ett händelseförlopp kan utveckla sig är det en stor fördel om olika scenarier kan testas. Vad gör personalen om en kollega inte går att nå, har skadats eller om en gisslansituation uppstår? Hur säkerställs att de uppgifter en kollega förmedlar via telefon inte har tvingats fram? Finns det rutiner som syftar till att omhänderta falsk information, till exempel inom digitala kanaler, så att inte vilseledande information sprids? Att öva denna typ av scenarier kan kännas onödigt och tidsödande när allt fungerar bra och är lugnt och harmoniskt, men det är avgörande för hur personalen hanterar sin roll om intrång, hot, attentat, stöld eller en annan incident blir ett faktum. Ju oftare övningarna sker, desto mer ökar chansen till ett snabbare och mer rationellt agerande om skyddet kränks.



10. Mottagarens roll i transportskyddet

Det är självklart att bestämmelserna om transportskydd omfattar avsändare, transportörer och andra som är mer handgripligen inblandade under de faser där godset är under förflyttning. I kontakter med branschen har det däremot funnits indikationer på att mottagarens roll inte har känts lika tydlig i detta avseende. Av denna anledning har vi valt att särskilt beröra mottagarens roll vad gäller transportskyddet.

När vi ser till innebörden av begreppet ”transport”, vilket redogörs för i inledningen till denna vägledning, har mottagaren en förhållandevis liten del i själva transporten. Detta innebär inte att mottagarens roll är obetydlig eller att mottagaren inte har någon del i transportskyddet – tvärtom!

Som det har nämnts på flera ställen i denna vägledning är det viktigt att transportskyddet upprätthålls genom hela transportkedjan. Det är också viktigt att det finns ett visst informationsutbyte mellan de olika aktörer eller företag som på något sätt kommer att vara delaktiga under transporten. Detta berör alla inblandade och även mottagaren utgör därför en viktig länk.

Risken för stöld är som störst när ett lastat fordon eller en lastad vagn står uppställd någonstans mellan avsändarens och mottagarens skyddade område. Om mottagaren inte säkerställer att godset tas omhand på ett bra sätt, det vill säga att det snarast kan lastas av på ett säkert sätt, kommer detta medföra att risken för stöld ökar. Det finns tyvärr exempel där transportörer, bland annat efter kontorstid, har avlämnat godset utanför mottagarens område där det sedan utsatts för stöld.

Bestämmelserna om transportskydd anger tydligt att transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behöriga myndigheter för att utbyta information om hot, vidta lämpliga brottsskyddsåtgärder och agera mot incidenter. Mottagaren får inte heller fördröja mottagandet av godset och ska efter lossningen kontrollera att de bestämmelser som berör mottagaren har uppfyllts. Om mottagaren inte lossar godset själv, utan tar tjänster från andra delaktiga, måste mottagaren bland annat vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att alla bestämmelser som rör mottagaren är uppfyllda, vilka även innefattar lämpliga åtgärder för brottsskydd som nämnts ovan.



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

© Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

651 81 Karlstad Tel 0771–240 240 www.msb.se

Publ.nr MSB2270 – september 2024 ISBN 978-91-7927-442-9