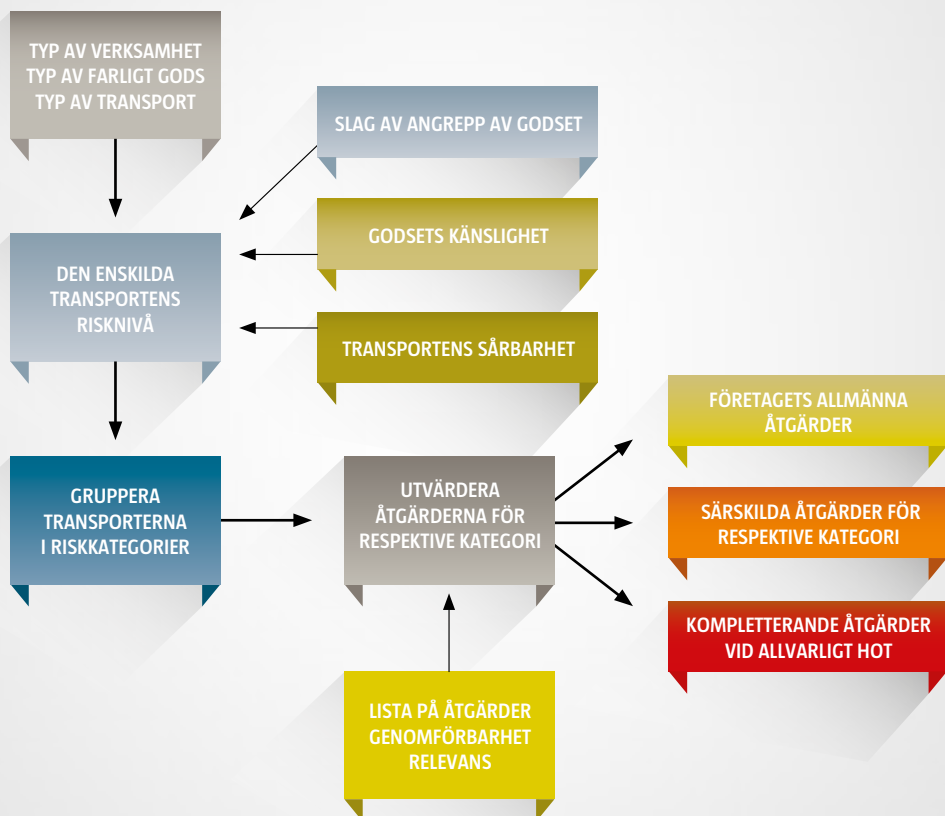




Transportskydd

Handbok för bedömning av risker och åtgärder vid transport av farligt gods



Transportskydd

Handbok för bedömning av risker och åtgärder vid transport av farligt gods

Transportskydd – Handbok för bedömning av risker och åtgärder vid transport av farligt gods

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Kontakt:

Bo Zetterström, 010-240 53 32

Anna-Karin Engström, 010-240 50 60

Produktion: Advant Produktionsbyrå

Tryck: DanagårdLiTHO

Publikationsnummer: MSB1048 - januari 2017

ISBN: 978-91-7383-699-9

Innehåll

1. Inledning.....	5
2. Mål och begränsningar för att genomföra transportskydd.....	9
3. De främsta åtgärderna för att minska risken för att transportskyddet äventyras	11
4. De viktigaste stegen för genomförande av transportskyddet.....	13
5. Bedömning av riskerna för angrepp på godset	15
5.1 "Skyddsrisakens" komponenter.....	15
5.2 Olika slag av angrepp på godset	16
a) Stöld av last	17
b) Stöld av fordon med dess last	17
c) Stöld vid mellanlagring.....	18
d) Attentat.....	18
5.3 Godsets känslighet.....	19
5.4 Transportens "sårbarhet"	21
5.5 Klassificering av transportens risknivå.....	22
5.6 Gruppera transporterna i riskkategorier	23
6. Val av de lämpligaste åtgärderna för varje kategori.....	27
6.1 Klassificering av åtgärder.....	27
6.2 Val av åtgärder anpassade till respektive transportkategori	28
6.3 Sammanfattning av åtgärder	29
7. Slutförande av skyddsplanen.....	33
Bilagor	37

Kapitel 1

1. Inledning

Farligt gods, som kan användas för att orsaka skada och oro i samhället, behöver hanteras på ett sådant sätt att det inte lätt kan stjälas eller på annat sätt användas på icke avsett sätt (obehörigt förfarande).

I vägledningen Transportskydd – En vägledning vid transport av farligt gods på väg och järnväg med publikationsnummer MSB828 – april 2015 ger Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) en övergripande information om företagens skyldigheter vid arbete med transportskydd.

Utdrag ur MSBs rapport Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods – Hot, skydd och förmåga, med publikationsnummer MSB204 – oktober 2010 ”Transportbranschen efterfrågar i dag att få ta del av hotbilder från SÄPO, främst för att kunna dimensionera sitt skydd. En förutsättning för att sådana hotbilder ska kunna användas, oavsett aktör, är att aktören har gjort en sårbarhetsanalys som gör att man vet var verksamhetens sårbarheter finns och hur man ska agera då ett hot uppstår.”

MSB har därför fortsatt arbetet med att ge tips, råd och exempel på arbetssätt och metoder för att företag bättre ska kunna bedöma riskerna för stöld och annat obehörigt förfarande med gods och fordon vid transport av farligt gods samt välja åtgärder för att minska möjligheterna för sådana handlingar. Denna bedömning, som motsvarar kraven i delavsnitt 1.10.3.2.2 (c) i ADR-S och RID-S, ska varje företag som upprättar en skyddsplan genomföra enligt en metod som företaget själv väljer beroende på godsets egenskaper och verksamheten i övrigt.

Metoden här i denna handbok är omfattande men företag kan se den som ett exempel på hur analys av risker för stöld eller annat obehörigt förfarande med godset och införande av motvarande förebyggande åtgärder kan genomföras.

Delavsnitt 1.10.3.2.2 (c) i ADR-S och RID-S lyder – ”En skyddsplan ska minst omfatta en översikt över rutiner i verksamheten med en bedömning av de risker för kränkning av skyddet som kan uppkomma på grund av verksamheten, till exempel vid transportuppehåll, förvaring av farligt gods i tankar eller containrar före, under och efter förflyttning samt vid mellanlagring av farligt gods vid byte av transportsätt eller transportmedel (omlastning)”.

Med ADR-S avses i denna handbok Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (MSBFS 2016:8) eller föreskrifter som ersatt dessa.

Med RID-S avses i denna handbok Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (MSBFS 2016:9) eller föreskrifter som ersatt dessa.

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

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

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 ADR-S och RID-S. Grunden för handboken är främst MSB:s föreskrifter om transportskydd i ADR-S respektive RID-S. Om det skulle förekomma någon avvikelser är det alltid föreskrifternas originaltext som gäller.

Denna handbok för hantering av risker baserar sig på en metod som används i den franska skriften ”Guide Interprofessionnel Concernant le Chapitre 1.10 de L’ADR, du RID et de L’ADNR” från Comité Interprofessionnel pour le développement de la Formation dans les transports de Marchandises Dangereuses.

Kapitel 2

2. Mål och begränsningar för att genomföra transportskydd

De mål som först och främst bör eftersträvas med transportskydd är att:

- identifiera de mest kritiska situationerna för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset och vidta åtgärder för att minska motsvarande risker,
- undvika att farligt gods lätt kan stjälas av en ensam individ,
- så snart som möjligt upptäcka och larma vid försök till stöld, stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset och
- tillhandahålla underlag som gör det möjligt för polisen att ingripa och utreda stöld, försök till stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset.

Därutöver bör åtgärder vidtas för att försvåra mer organiserade antagonistiska handlingar.

Ett problem som företagen vanligen ställs inför är att bestämma "lämplig" nivå på de åtgärder som ska vidtas. Det innebär sällan att sådana åtgärder som används för penningtransport eller i vissa länder för transport av sprängämnen ska tillämpas på alla transporter av farligt gods. Sådant bör reserveras för visst farligt gods som klassificeras som transporter med hög riskpotential.

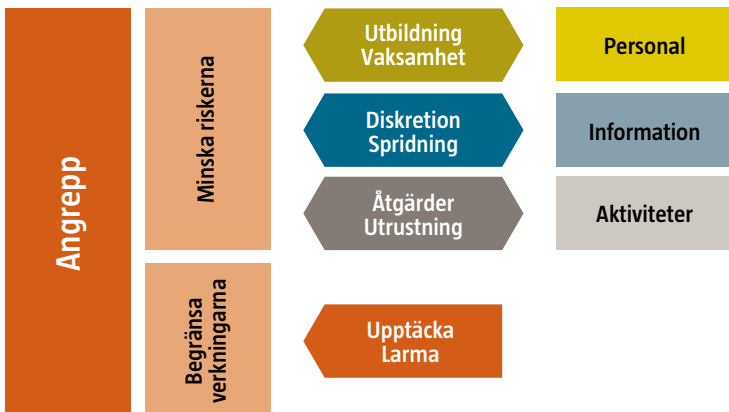
Kapitel 3

3. De främsta åtgärderna för att minska risken för att transportskyddet äventyras

Nedanstående avsnitt beskriver en metod bland flera andra ur vilken företag kan välja ut de delar som de anser motsvarar deras behov.

De åtgärder som ett företag kan vidta för att minska riskerna för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset syftar framför allt till att:

- försäkra sig om att *personalen* känner till och tar hänsyn till skydds- och övervakningsbestämmelserna i kapitlen 1.10, 8.4 och 8.5 i ADR-S samt 1.10 och 10.5 i RID-S,
- begränsa *spridning av information* till enbart berörda personer (t.ex. av uppgifter om förekomst och transport av farligt gods liksom om vilka skyddsåtgärder som vidtagits),
- begränsa möjligheterna för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset vid hantering eller transport *genom fysiska eller organisatoriska åtgärder*,
- så tidigt som möjligt *upptäcka* stöld eller annat obehörigt förfarande med godset, *larma* och ge så många upplysningar som möjligt för att möjliggöra ett effektivt ingripande av polisen.



Kapitel 4

4. De viktigaste stegen för genomförande av transportskyddet

För att tillämpa bestämmelserna i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S, kan följande tillvägagångssätt användas:

- **Bedömning av riskerna** efter typ av farligt gods som avses, transportens utförande (kvantitet, regelbundenhet eller sträcka), typ av verksamhet (uppdragstagare, avsändare, transportör etc.) och tänkbart försök till stöld eller annat obehörigt förfarande med godset.
- **Sammanställning över åtgärder** (av alla slag) som skulle kunna bidra till minskning av riskerna, med rangordning efter deras effektivitet och hur lätt det är att genomföra dem.
- **Val av lämpligaste åtgärder** för minskning av riskerna. Åtgärderna omfattar allmänna åtgärder som berör företagets eller driftställets hela verksamhet, eventuellt kompletterade med specifika åtgärder för viss verksamhet eller särskilda godskategorier.
- **Uppdatering av skyddsplanen** med andra åtgärder som förutses i kapitel 1.10, särskilt i 1.10.3.2.2, dvs. kompletterande åtgärder som syftar till att göra skyddsplanen operativ:
 - tilldelning av ansvarsområden (1.10.3.2.2 a)),
 - tillvägagångssätt vid tillämpningen av valda åtgärder (1.10.3.2.2 d)),
 - utbildning för berörd personal (1.10.2 och 1.10.3.2.2 d)),
 - åtgärder för skydd av informationens konfidentialitet (1.10.3.2.2 g) och h)),
 - åtgärder i händelse av hot, nedsatt transportskydd eller tillbud (1.10.3.2.2 e) och anmärkningen till 1.10.3.2.2)),
 - kontroll av tillämpningen (utvärdering, test) och periodisk uppdatering av skyddsplanen (1.10.3.2.2 f)).

Kapitel 5

5. Bedömning av riskerna för angrepp på godset

5.1 "Skyddsrisakens" komponenter

Vilken metod som än används för att enligt 1.10.3.2.2 (c) utvärdera riskerna för transportskyddet beror resultatet av vissa parametrar, t.ex:

- Olika slags antagonistiska handlingar såsom stöld av en del av lasten, bortförande av ett helt fordon, självmordsattentat, nivån på hotbilden.
- Slag av farligt gods.
- Vilka mängder det rör sig om, hur ofta transportererna utförs.
- Intresset från personer att vilja utföra en antagonistisk handling.
- Färdplaner, uppehåll i förflyttningen av godset.

Dessa olika delar berör varandra. Det kan antas att ett fordon lastat med explosiva ämnen som desensibiliserats inte löper stor risk för en direkt självmordsattack, vilken endast skulle få obetydlig verkan, medan samma last skulle kunna utgöra en måltavla för stöld. Detta eftersom godset kan omvandlas till en explosiv vara vilken i sin tur kan användas vid en senare antagonistisk handling.

Att kunna ta hänsyn till de främsta riskerna innebär att olika risker måste värderas. Detta leder i sin tur till att det blir möjligt att avgöra vilka förebyggande åtgärder som är mest lämpade för de mest kritiska situationerna.

För att bedöma hur allvarliga riskerna är har en värderingsskala upprättats (se avsnitt 5.5). Med hjälp av den kan man klassificera de olika riskerna och deras samband med varandra.

Risker analyseras ofta som resultatet av två komponenter, å ena sidan de konsekvenser en befarad händelse kan medföra, å den andra sidan hur troligt det är att en sådan händelse uppstår. Om de sammanställs i en matris visas därefter vilka de mer eller mindre kritiska områdena är.

Den metod som föreslås här i denna handbok är lite annorlunda. Den består av en rangordning enligt två andra parametrar. En berör själva godset, den som nedan kallas ”känslighet”. Den andra hänger samman med transportens genomförande och benämns ”sårbarhet”.

5.2 Olika slag av angrepp på godset

Fyra olika slag av antagonistiska handlingar med det farliga godset används i denna metod:

- **stöld av last** (hela eller en del av) i syfte att använda den som den är eller efter omvandling, t.ex. av oxiderande ämnen till explosiva ämnen,
- **bortförande av fordon** med dess last för att använda godset efter att eventuellt först ha omvandlat det för att kunna använda det i en terroristhandling,
- **last eller fordon med gods som stjäls vid terminal** kan också användas direkt eller efter omvandling,
- **attentat** som syftar till att direkt skapa omedelbara allvarliga skador t.ex. attack med tungt vapen eller självmordsattentat mot ett fordon lastat med explosiva ämnen, brandfarliga eller giftiga gaser.

Beroende på slag av transporterat gods kan hot komma från en eller flera grupper som kan anses som dimensionerande. Det kan t.ex. vara professionella och organiserade kriminella.

a) Stöld av last

Allt farligt gods riskerar att stjälas men framför allt bör detta gälla varor vars hantering omges av strikta regler eller är hårt övervakade t.ex. sprängämnen, radioaktiva ämnen, vissa giftiga eller smittförande ämnen.

Hotet anses störst då fordonet står stilla t.ex. vid lastning och lossning eller är parkerat, vare sig detta sker på övervakat eller obevakat område.

Detta bör vara det vanligaste hotet då vem som helst kan utföra stölden, även utan hjälp och utan att ha särskild kompetens. Vanligtvis kan en del enkla åtgärder försvåra tillträde till godset.

b) Stöld av fordon med dess last

Detta hot kan i princip röra allt farligt gods, men troligtvis är vissa slag begärligare än andra (se nedan). Fordon kan stjälas vart som helst, även på den hårdast trafikerade väg t.ex. med falska vägspärrar, men troligtvis bör det ske på isolerade områden och på områden där inte många människor uppehåller sig. Detta kräver emellertid en organisation och tillgängliga medel som enskilda individer vanligtvis inte har. Detta hot tycks mycket osannolikt för järnvägstransporter.

Eftersom det är nödvändigt att vara väl organiserad för att lyckas, bör transporter som går ofta eller på regelbundna tider och alltid på samma vägar, vara mer utsatta än andra. Många olika åtgärder kan vidtas för att minska transporternas sårbarhet inför detta slags hot och för att snabbt slå larm.

Stöld av ett fordon ger även ökade möjligheter till passage in till skyddade anläggningar där personer kan begå stöld eller utföra attentat. Detta slags hot, som inte bara gäller transport av farligt gods, bör beaktas vid skyddet av respektive anläggning.

c) Stöld vid mellanlagring

Områden inom anläggningar där mellanlagring sker ska enligt 1.10.1.3 i ADR-S och RID-S inte vara tillgängliga för allmänheten. Det innebär att de har någon form av skalskydd. Vem som helst kan därför inte föra bort gods utan risken bör först och främst vara begränsad till personer som har fått tillträde till anläggningen och dess mellanlagring.

d) Attentat

Detta hot gäller i princip endast farligt gods som kan ge en direkt stark skadlig verkan, framför allt explosiva ämnen, giftiga eller brännbara gaser och på platser där skadorna kan bli mycket betydande t.ex. i tättbebyggda områden, folksamlingar och känsliga punkter som stora broar, vattendammar, eller Seveso-anläggningar.

Hotet kan komma från såväl enskilda individer som är sinnesförvirrade, fanatiska eller som drivs av personlig hämndlystnad som från organiserade terroristgrupper.

Attentat är mycket svåra att avvärja då det inte finns något riktigt effektivt sätt att förebygga dem utom genom val av färdvägar och eventuellt med beväpnad eskort.

Utom under kristider verkar det som om risken för allvarliga attentat är relativt begränsad.

Det är också viktigt att vid bedömningen av möjliga händelser räkna med att situationen kan variera från ett land eller en region till en annan och snabbt utveckla sig efterhand som förhållandena ändrar sig i Sverige eller i utlandet.

5.3 Godsets känslighet

Även om det är möjligt att vålla stora skador med nästan allt gods bör inte allt farligt gods vara lika intressant för dem som vill använda det i en antagonistisk handling. För det farliga gods som klassificerats med hög riskpotential enligt ADR-S och RID-S finns trösklar som skiljer godset åt.

Den största delen explosiva ämnen (klass 1) samt brandfarliga eller giftiga gaser (klass 2.1 eller 2.3) befinner sig på en särskilt hög risknivå, då de direkt kan användas för att vålla avsiktlig skada. Även många oxiderande ämnen (klass 5.1) har en viss risknivå då de kan användas för tillverkning av hemgjorda sprängämnen, dvs. som sprängämneprekursorer. Det finns många andra ämnen som också kan användas för att orsaka skada, men det har i denna handbok tyvärr inte varit möjligt att skapa en jämförande klassificering av allt högriskgods, där det går att skilja på olika nivåer.

Det bör vara de företag som är ansvariga för att släppa ut en produkt på marknaden, avsändaren av farligt gods eller företagets branschorgan, som gör en bedömning av de olika produkternas känslighet inom sina ansvarsområden, genom att utgå ifrån t.ex:

- **Hur lätt det är att skaffa sig produkten** med oärliga metoder: om ett slags gods kan utgöra ett lätt byte för tillfällighets-tjuven är det inte troligt att det sker ett komplicerat eller riskfyllt bortförande av en hel last eller av ett fordon.
- **Produkternas inneboende faror:** gods i förpackningsgrupp II är a priori mindre farliga än de som ingår i förpackningsgrupp I inom samma klass. Explosiva ämnen och föremål, brandfarliga och giftiga kondenserade gaser samt radioaktiva ämnen är exempel på produkter med inneboende faror som kan orsaka stora skador vid felaktig hantering. Dessutom kan många ämnen ge allvarliga skador på t.ex. vattentäcker.
- **Hur lätt det är att omvandla en produkt till något som utgör en stor fara:** det torde t.ex. vara litet intresse att omvandla UN-nummer 1204, alkohollösning med högst 1 % nitroglycerin, vilken klassificeras som farligt gods med hög riskpotential, på grund av att det är svårt att tillverka en produkt som kan användas till en antagonistisk handling, medan andra varor,

som inte klassificeras med hög riskpotential, ganska lätt kan omvandlas till en farlig produkt.

- **Hur lätt det är att lagra det stulna godset** i användbart skick, dela upp eller använda det: gaser är svåra att hantera, liksom radioaktiva ämnen och en effektiv antagonistisk handling med giftiga eller smittförande ämnen är inte något som vem som helst klarar av, osv.
- **Trösklarna i tabell 1.10.3.1.2 i ADR-S och RID-S:** explosiva ämnen, även om de okänsliggjorts, giftiga ämnen tillhörande förpackningsgrupp I och smittförande ämnen tillhörande kategori A bör innebära en högre fara än annat farligt gods som har en gräns på 3000 kg/liter.
- Beroende på **mängd** kan ett ämne ges högre eller lägre känslighet än det skulle få i normalfallet.

Mot bakgrund av ovanstående har i denna handbok en indelning i tre nivåer – ”föga känsligt”, ”känsligt” och ”mycket känsligt” – av farligt gods med högriskpotential ansetts vara tillräcklig.

Farligt gods som redan ålagts särskilda regler t.ex. sprängämnesprekursorer¹ bör till exempel kunna ses som ”mycket känsligt” men även visst gods t.ex. mycket giftiga ämnen kan uppvisa betydande risker, även om de transporteras i mindre kvantiteter.

Det gods som ges nivån ”föga känsligt” skulle bland annat kunna motsvara de ämnen i tabell 1.10.3.1.2 i ADR-S och RID-S som vid transport i tank får hög riskpotential men som inte anses tillhöra farligt gods med hög riskpotential när det transporteras i förpackningar (nämns som fotnot”b” i kolumnen ”kולי” i tabell 1.10.3.1.2).

Det får dock inte förbises att visst farligt gods som inte anses ha hög riskpotential enligt tabell 1.10.3.1.2 trots detta kan medföra en hög risk för stöld eller annat obehörigt förfarande. Detta gäller t.ex. sprängkapslar vars förpackning kan ge upphov till klassificeringen 1.4 S även om innehållet i förpackningen tillhör riskgrupp 1.1.

1. Sprängämnesprekursorer finns behandlade i vägledningen Transportskydd – En vägledning vid transport av farligt gods på väg och järnväg med publikationsnummer MSB828 – april 2015. De omfattas av EU-förordning 98/2013 om saluföring och användning av sprängämnesprekursorer.

5.4 Transportens "sårbarhet"

Det är även möjligt att använda olika kriterier för hur transporternas sårbarhet ska bedömas, i synnerhet följande:

- **Ju mer regelbundet** eller ju oftare transporten sker, desto sårbarare är den för angrepp, oavsett av vad som finns i lasten.
- I allmänhet är **större laster** lättare att identifiera för en angripare än försändelser som körs i mindre kvantiteter eller i budbil och är därför något som leder till en större risk för stöld eller annat obehörigt förfarande. I tabell 1.10.3.1.2 återges delvis detta kriterium då vissa transporter med förpackat gods är oberoende av mängd och inte anses utgöra en "hög risk", till skillnad från när farligt gods transporteras i tank eller bulk.
- Denna handbok behandlar mestadels själva förflyttningen av godset. I transportkedjan innefattas även **lastning och lossning av gods** och då inte enbart inne på en anläggning som har ett skalskydd. Transportens sårbarhet måste även omfatta dessa moment.
- **Tillfartsvägar** till lastnings- och lossningsplatser samt vägar med ringa trafik i isolerade områden bör i allmänhet vara mer utsatta för stöld eller annat obehörigt förfarande med farligt gods jämfört med vägar med mer trafik eller i tätbebyggda områden.
- I motsats till detta bör man särskilt beakta **attentat i tätbebyggda områden** eller i närheten av känsliga punkter (kärnkraftverk, Seveso-anläggningar, dammar, broar, eller tunnlar där angriparen kan förvänta sig maximal effekt).
- **Stopp under förflyttningen**, hur det än ser ut, skapar situationer med förhöjd risk för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset.
- **Lokala eller tillfälliga förhållanden**, som köer vid olyckor, snöoväder etc. kan även leda till ökning av risken för stöld eller annat obehörigt förfarande i vissa områden eller under vissa perioder.

Olika metoder kan användas för att ta fram dessa kriterier för hur sårbarheten för transporter ska bedömas vilket leder till en övergripande bedömning. Den här handboken är emellertid inte rätta platsen att rekommendera en enda metod som skulle passa alla situationer.

Liksom för godsets känslighet kan en klassificering i tre nivåer anses vara tillräcklig för indelning av transporterens sårbarhet:

- **”Föga sårbar”**: hit hör till exempel tillfälliga transporter på en kort sträcka eller på- och avlastning inne i väl skyddade anläggningar.
- **”Sårbar”**: vanlig klassificering när det inte finns andra riktmärken som skulle ge en annan klassificering.
- **”Mycket sårbar”**: bör väljas om myndigheterna särskilt begär det t.ex. vid ett väldefinierat hot eller när hotnivån höjts till ”mycket högt hot”.

Om fastställande av godsets ”känslighet” är en huvuduppgift för avsändaren eller för dennes branschorgan, kan bedömningen av transportens sårbarhet endast utföras på ett korrekt sätt av det företag som ska utföra förflyttningen av godset.

5.5 Klassificering av transportens risknivå

Utifrån bedömning av godsets känslighet och den enskilda transportens sårbarhet kan riskerna för transportskyddet bedömas t.ex. genom en klassificering i 4 nivåer:

”Liten” risk, till exempel för transporter av bensin och andra ”föga känsliga” produkter, tillfälliga transporter med budbil av farligt gods med nivån ”känsligt” etc.

”Medelstor” risk, t.ex. transport av de flesta slag av ”känsligt” gods i frånvaro av ett väldefinierat hot, eller vissa transporter av ”mycket känsligt” gods under särskilt goda förhållanden (tillfällig transport för egen räkning på korta sträckor mellan väl skyddade anläggningar osv.).

”Hög” risk, t.ex. dagliga transporter av ”mycket känsligt” gods såsom explosiva ämnen i riskgrupp 1.1 eller radioaktiva ämnen.

”Mycket hög” risk vilket gäller transport av det känsligaste godset under en period när den svenska nationella hotnivån är kraftigt förhöjd eller om ett särskilt hot har rapporterats eller identifierats.

Nedanstående tabell utgår från parametrarna ”godsets känslighet” och ”transportens sårbarhet” för att bestämma den enskilda transportens ”risknivå”.

Sårbarhet	Föga sårbar	Sårbar	Mycket sårbar
Känslighet			
Mycket känsligt	Medelstor	Hög	Mycket hög
Känsligt	Liten	Medelstor	Hög
Föga känsligt	Liten	Liten	Medelstor

Tabell över transportens risknivå.

5.6 Gruppera transporter i riskkategorier

Identifiering och utvärdering av risker har som främsta mål ett lämpligt val av åtgärder i syfte att minska risken för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset.

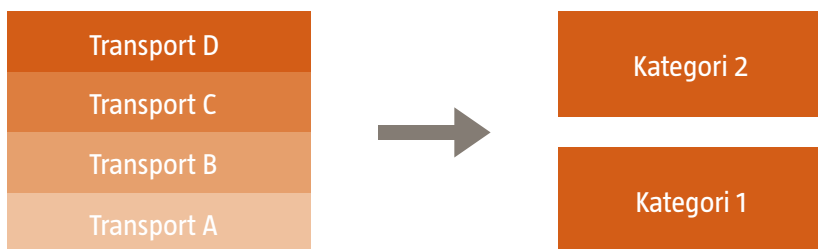
Det idealiska vore att låta varje enskild transport bli föremål för en individuell bedömning av de specifika riskerna, för att därefter kunna identifiera vilka förebyggande åtgärder som vore lämpligast. Detta bedöms dock inte som realistiskt. Därför föreslås i denna handbok att de olika transporter grupperas i olika kategorier, varefter det går att finna lämpliga åtgärder för var och en av kategorierna.

Särskilda sammanfattningsblad kan tas fram varigenom varje transport inordnas i en särskild fördefinierad kategori, med en beskrivning för varje kategori av transport i fråga:

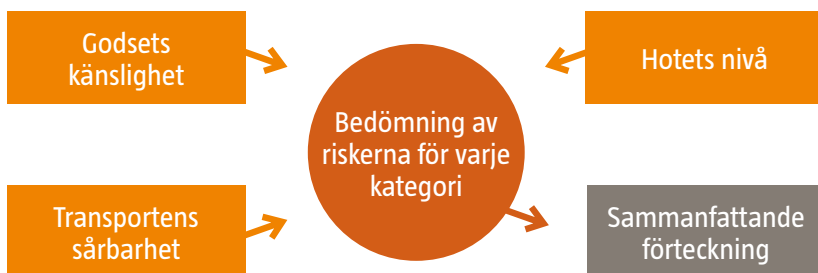
- Vilka ämnen och kvantiteter det rör sig om.
- Typ av förpackning och fordon, typ av väg osv.
- De främsta farorna som kan ses och den risknivå utvärderingen visar.

I bilaga 1 återfinns ett exempel på ett sådant dokument. Antalet kategorier kan variera med företagets aktiviteter och deras mångfald och komplexitet. Antalet bör emellertid begränsas till endast det nödvändiga för att inte onödigtvis komplicera företagets interna hantering.

1. Analys av olika transportaktiviteter



2. Bedömning av riskerna för varje kategori



Beskrivningen och riskbedömningen ger de två inledande delarna i den sammanfattande förteckningen. Återstår att välja de lämpligaste åtgärderna för varje kategori. Se bilaga 1 och avsnitt 6 nedan.

Kapitel 6

6. Val av de lämpligaste åtgärderna för varje kategori

När riskerna identifierats kan val av åtgärder som ska vidtas för att minska riskerna i enlighet med 1.10.3.2.2 d), vissa åtgärder som berör skydd av information enligt g) och h) i 1.10.3.2.2, liksom de åtgärder som vidtagits för fordonens utrustning (1.10.3.3) påbörjas. Som nämntes i avsnitt 4 och 5 kan fyra slags huvudtyper av åtgärder vara aktuella:

- Allmän vaksamhet och relevant utbildning av personal.
- Åtgärder för att begränsa spridning av information om skyddsplanens innehåll till enbart dem som behöver den.
- Förebyggande och minskning av riskerna för stöld eller annat obehörigt förfarande, t.ex. med de två underkategorierna "transport" och "anläggning".
- Tidig upptäckt av kränkning av transportskyddet, larm till och samarbete med polisen för att underlätta deras ingripande.

Olika sammanställningar över åtgärder, antingen allmänna eller specifika för särskilda verksamhetsområden, har utarbetats av olika organ. I bilaga 3 nedan finns en summering av innehållet i sådana sammanställningar tillsammans med en klassificering som kan underlätta användandet. De ska inte anses vara helt uttömmande och vissa åtgärder hänför sig endast till särskilda aktiviteter. Företagen och deras branschorganisationer har alltså full frihet att komplettera eller anpassa dem efter sina egna behov.

6.1 Klassificering av åtgärder

De främsta åtgärderna enligt avsnitten 1.10.1 och 1.10.2 i ADR-S och RID-S beträffande transport av det farliga gods som avses i kapitel 1.10 har förts samman i bilaga 2 så att de företag som *inte* berörs av farligt gods med hög riskpotential lättare kan identifiera dem.

Övriga åtgärder som kan komma i fråga finns i bilaga 3. De fördelas enligt de kategorier som beskrivs i kapitel 3 (personal, skydd av information osv) och klassificeras enligt de olika risknivåer som kan anses vara lämpliga och som togs fram enligt avsnitt 5.5. Klassificeringsnivåerna av de åtgärder som nämns i bilaga 3 är följande och refererar till den risknivå som anges i avsnitt 5.5:

”L” – (”Liten”): här rör det sig om kloka försiktighetsåtgärder och/eller enkel utrustning, vilka dock kräver att väl utarbetade instruktioner finns tillgängliga,

”M” – (”Medelstor”): åtgärder som medför betydande ekonomiska konsekvenser,

”H” – (”Hög”): kostsamma åtgärder, antingen vid en första investering eller för framtida åtgärder,

”MH” – (”Mycket hög”): exceptionella åtgärder vilka normalt bara behövs för transportskyddet i särskilda fall.

6.2 Val av åtgärder anpassade till respektive transportkategori

Det tillvägagångssätt som föreslås för att komma fram till åtgärder som motsvarar varje kategori av transporter som definierades i avsnitt 5.6 är följande:

- Att genomföra de viktigaste åtgärderna i alla lägre risknivåer till den risknivå som framkom för respektive kategori.
- Att bland de åtgärder i den risknivå som motsvarar kategorin införa dem som bäst passar till företagets verksamhet och de viktigaste hot som identifierades under riskbedömningen.
- Att undersöka vilka åtgärder i en högre risknivå som är särskilt väl anpassade till berörda aktiviteter och som kan genomföras utan att utgöra ett allt för stort hinder för företagets verksamhet.
- Att kontrollera att alla krav i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S beaktats vid utbildningen och att de viktigaste punkterna som kom fram vid riskbedömningen i avsnitt 5 har behandlats. Om detta inte gjorts, bör utbildningen kompletteras.

I slutet av denna process kan det vara bra att komplettera den sammanfattande förteckningen och behandla alla kategorier som tas upp i avsnitt 5.6 så att de särskilda åtgärderna som vidtagits kan framhävas och riskerna minska. Detta kan även göras med åtgärder som krävs vid förhöjt hot. Om alla dessa uppgifter sammanställs i ett och samma dokument underlättas de periodiska utvärderingarna av skyddsplanerna som föreskrivs i 1.10.3.2.2 f) i ADR-S och RID-S.

För att förenkla hela processen kan företagen välja att bara behandla den transportkategori som anses utgöra den största risken och tillämpa alla förebyggande åtgärder för den på hela sin verksamhet.

6.3 Sammanfattning av åtgärder

Valet av åtgärder sker framför allt genom analys. För att på ett effektivt sätt genomföra åtgärderna i företaget är det nödvändigt att skilja på tre åtgärds-kategorier:

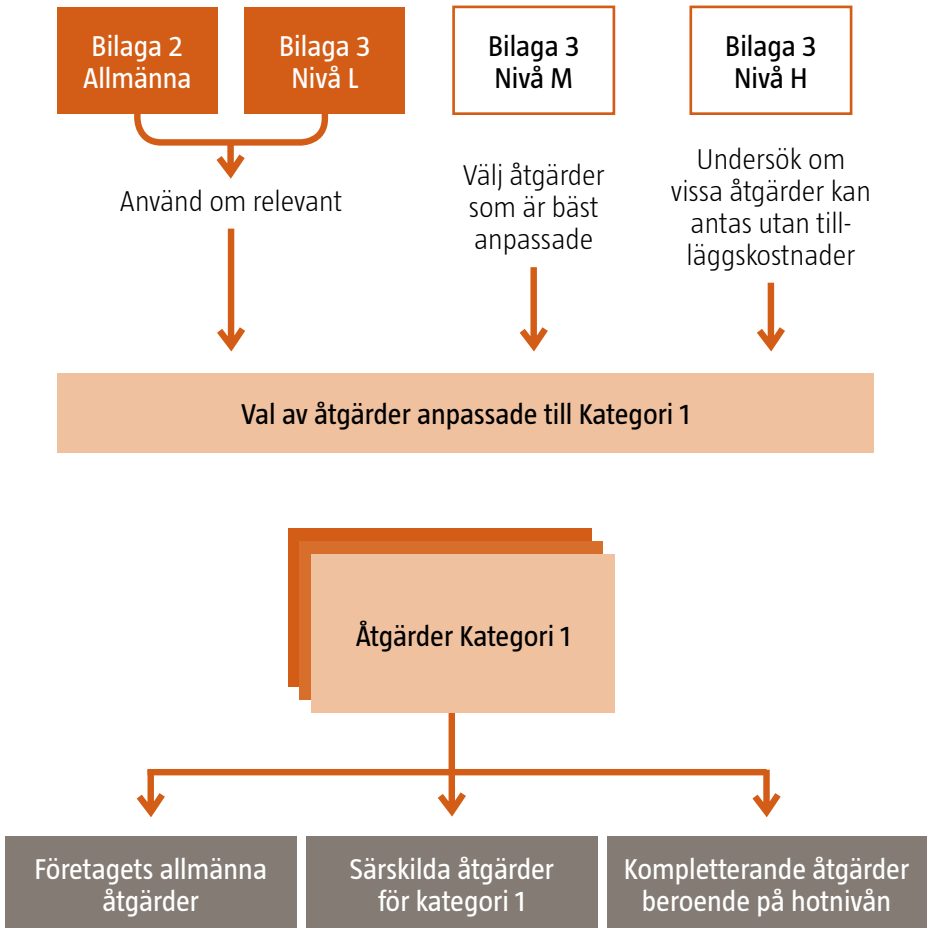
- **Allmänna åtgärder** som kan tillämpas på alla situationer och som består av åtgärder som är gemensamma för hela företaget.
- **Särskilda åtgärder** för vissa kategorier av transporter eller moment i transportkedjan.
- **Kompletterande åtgärder** med eventuell gradering enligt hur hotnivån utvecklar sig.

I Sverige är det Säkerhetspolisen som beslutar att ändra hotnivån vilken baseras på underlag från Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NTC). Bedömningen graderas enligt 5 nivåer som är:

1. *Inget hot.*
2. *Lågt hot.*
3. *Förhöjt hot.*
4. *Högt hot.*
5. *Mycket högt hot.*

Dessa nivåer är dock inte särskilt framtagna för transport av farligt gods utan för att snabbt och enkelt kommunicera hur NCT bedömer terrorhotet mot Sverige och svenska intressen i utlandet och huruvida det skett en förändring sedan tidigare bedömning.

Flödesschema för val av åtgärder



Kapitel 7

7. Slutförande av skyddsplanen

För att uppfylla kraven i kapitel 1.10 av ADR-S och RID-S bör skyddsplanen, förutom riskbedömning och fastställande av utvalda åtgärder som delaktiga i transporten vidtagit i enlighet med tidigare avsnitt, även omfatta ett visst antal särskilda åtgärder av vilka några är avsedda att göra planen helt operativ medan andra avser att se till att kontroll och uppdatering görs.

Denna handbok rekommenderar inte delaktiga i en transport att använda någon särskild form av skyddsplaner, utan det står företaget fritt att begränsa sig till ett särskilt dokument eller att integrera alla eller delar av skyddsplanen i företagets övergripande dokumenthantering. Enligt 1.10.3.2.2 a) till h) i ADR-S och RID-S skulle följande delar kunna ingå i en skyddsplan:

a) Särskild fördelning av ansvarsuppgifter inom skyddsområdet

Denna åtgärd kräver i princip inte något annat tillvägagångssätt än det som gäller hela företaget för alla andra ansvarsområden.

b) Förteckning över farligt gods

Denna förteckning upprättas så att en utvärdering av risker därefter kan företas.

c) Utvärdering av transportverksamhet och risker för kränkning av transportskyddet

Se den sammanfattning av riskbedömningen som gjorts enligt avsnitt 5.6 för respektive kategori.

d) Tydlig beskrivning av åtgärder som ska vidtas

En sammanfattning av åtgärder anpassade till kategorierna enligt avsnitt 6.3, inklusive de åtgärder som gäller den utrustning av fordon som avses i 1.10.3.3 i ADR-S och RID-S.

e) Rutiner för rapportering och åtgärder vid hot m.m.

Det är nödvändigt att ange skyldigheten att ge upplysning till andra berörda parter, både inom och utanför företaget:

- Det sätt på vilket larm och information ska meddelas polisen bör diskuteras med dessa separat när det gäller de transporter som anses medföra ”höga” eller ”mycket höga” risknivåer.
- De personer som godkänts för att utlösa ett larm bör namnges.
- Hur alla medverkande i transporten ska få instruktioner om hur de ska uppföra sig om det uppstår hot, nedsatt transport-skydd eller tillbud och vilka personer som ska informeras osv.

f) Värdering, test och uppdatering

För att anses komplett bör varje skyddsplan innehålla instruktioner för kontroll och uppdatering. Normalt rekommenderas:

- Kontroller i form av stickprov beträffande tillämpningen av instruktioner, upprättandet av förteckningar och andra dokument.
- Övningar för att kontrollera om förfarandena är relevanta och hur personalen reagerar.
- Periodiska revisioner av en funktion eller en anläggning.
- Systematisk uppföljning av kontrollresultat, övningar, revisioner och incidenter för att kunna förbättra vidtagna åtgärder.
- En ytterligare granskning av planen om verksamheten eller riskbilden förändrats.
- En komplett översyn med regelbundna intervall.

Varje företag bör enligt sin utvärdering av de egna riskerna definiera mängden och omfånget av sina kontroller och uppdateringar. Det är naturligtvis nödvändigt att dokumentera dessa kontroller och incidenter samt den utveckling som sker av skyddsplanen.

g) och h) Åtgärder för att försäkra sig om fysiskt skydd och om konfidentialitet av upplysningar om transport

Sammanställningar av åtgärder som vidtagits inom ramen för skyddsplanen utgör ett unikt dokument. Detta dokument bör vara konfidentiellt inom företaget och ska i sin helhet endast göras tillgängligt för ett begränsat antal personer som har behov av att känna till det. Om dokumentet ska finnas tillgängligt för ett flertal personer är det nödvändigt att vidta förebyggande skyddsåtgärder.

Dokumentet ska inte spridas till en tredje part (kund, leverantör etc.) om dessa inte godkänts av företagets ledning. Vissa delar kan emellertid eventuellt ges till godkända personer och företag så att de kan kontrollera om de avtalsenliga eller reglerade kraven uppfyllts.

Jämför anmärkningen till 1.10.3.2.2 i ADR-S och RID-S: Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behörig myndighet, för att delge varandra information om eventuella hot och vidta ändamålsenliga skyddsåtgärder för att uppmärksamma och åtgärda händelser som sätter transportskyddet i fara.

Revision av skyddsplanen bör ske med jämna mellanrum t.ex. en gång per år. Delaktiga i den processen bör vara säkerhetschef och säkerhetsrådgivare. Ansvarig för revideringen bör utses.

BILAGOR

Bilaga 1

Exempel på sammanfattning av riskbedömning och förebyggande åtgärder

A – Beskrivning av kategori

Företag: Namn.

Plats: Ort.

Typ av aktivitet: Transport mellan företag på beställning av avsändaren.

Farligt gods klass: Brandfarliga vätskor klass 3.

Förpackningsgrupp: I.

Exempel på ämne: UN 2749 Tetrametylsilan.

Känslighet: "Känslig" produkt.

Transport typ: Tankfordon, kortare färdväg utan stopp för rast, regelbundna transporter (vanligtvis fasta dagar och tider), passage nära tätbefolkade områden.

B – Riskbedömning:

Godsets känslighet: "Känslig" produkt som sannolikt kan ge betydande skada (mycket våldsamt brand eller explosion).

Transportens sårbarhet: Liten risk för angrepp vid lastning och lossning, inget stopp, men regelbundna tider och nära tätbefolkade områden => "medel sårbarhet".

Identifierade hot: Produkt som är svår att hantera => liten risk för stöld. Risk för direkt attack i tätbefolkade områden eller val av ny rutt vid risk för attentat. => låg sannolikhet, utom under förhöjd hotbild.

Totalbetyg: "Medelstor" risk under normala förhållanden men högre vid förhöjd hotbild.

C – Förebyggande åtgärder:

Generella åtgärder i företaget kompletterat med särskilda åtgärder:

- Information till avsändare före lastning resp. mottagaren om besättning och scheman.
- Kommunikationsutrustning ombord.
- Etc.

Bilaga 2

Åtgärder lämpliga för alla transporter av farligt gods

Åtgärder lämpliga för alla transporter av farligt gods

Nedanstående exempel på åtgärder är lämpliga att tillämpa för alla transporter av farligt gods som, oavsett om de omfattas av bestämmelserna för farligt gods med hög riskpotential eller ej, omfattas av bestämmelserna i kapitel 1.10 inklusive de åtgärder som följer av tillämpningen av avsnitten 1.10.1 och 1.10.2.

1. Personal

Pålitlig och ansvarsfull personal är avgörande för att säkerställa en korrekt tillämpning av nödvändiga skyddsåtgärder och utbildning är ett element som är särskilt viktig. All personal som är delaktiga i en transport måste få introduktions- och repetitionsutbildning, för att vara medvetna om skyddsfrågor (1.10.2.1)

I enlighet med 1.10.2.2 i ADR-S och RID-S, ska utbildningen omfatta:

- olika typer av risker för kränkning av transportskyddet,
- hur man upptäcker sådana risker och metoder för att minimera dem,
- vilka åtgärder som ska vidtas vid kränkning av skyddet,
- kunskaper om skyddsplaner (när så är tillämpligt) som motsvarar vars och ens ansvars- och arbetsområde samt roll vid genomförandet av dessa planer.

Dessutom behövs utbildning om skyddsåtgärder vid lastning och lossning av farligt gods.

Periodicitet, varaktighet, etc. ska naturligtvis fastställas av företagen själva baserat på deras egen riskbedömning.

SSG ENTRE-passet är ett intyg på att en person har fått en grundläggande utbildning om säkerhet m.m. och många företag kräver sådant innan tillträde ges till en anläggning. Detta omfattar dock inte den särskilda utbildning som behövs för att uppfylla kraven i 1.10.2.2.

Anställningsrutiner bör ta hänsyn även till skyddsaspekter.

2. Skydd av information

Transport av farligt gods medför att information om transporter, gods m.m. måste vara tillgänglig för flera parter inblandade i transportkedjan. Information om dessa frågor bör därför vara tillgänglig endast för personer som använder den och behandlas så att risken för spridning till tredje part minskas. Detta innebär:

- utbildning av personalen så att de kan göra relevanta bedömningar,
- begränsning av spridningen av dokument endast till berörda personer,
- förvaring av dokument på säker plats,
- IT-säkerhetspolicy inkl. regler för spridning av transportrelaterad information på sociala medier.

3. Larmning

Det är viktigt att tidigt upptäcka och rapportera stöld, kapningar eller övergrepp för att göra det möjligt för polisen att ingripa så snart som möjligt. Därför bör det finnas kommunikationsmedel ombord på fordonet.

4. Transport

4.1 Allmänna bestämmelser

Avsändaren av farligt gods har skyldighet att överlämna en sändning till transport som uppfyller bestämmelserna i ADR-S eller RID-S. Enligt 1.10.1.2 får farligt gods endast överlämnas för transport till transportörer vars identitet fastställts på lämpligt sätt.

4.2 Fordonsbesättning

Fordonsbesättningen måste under sin grund- och vidareutbildning ha fått kunskap om grunderna för skyddet av farligt gods.

De bör känna till användningen av eventuella skyddsanordningar som monterats på deras fordon.

Anvisningarna om transportskydd för besättningen bör diskuteras och återkommande repeteras. Det kan vara lämpligt att införa dessa instruktioner i ett särskilt dokument som alltid är tillgängligt för fordonsbesättningen som t.ex. i en förarhandbok.

Besättningen behöver uppfylla följande bestämmelser, i den mån de är relevanta för deras uppgifter:

Allmänna bestämmelser:

- Medföra identitetshandling med fotografi (krävs enligt 1.10.1.4).
- Vara uppmärksam för att upptäcka eventuella avvikelser.
- Rapportera incidenter tidigt till arbetsledare eller motsvarande.
- Inte sprida information om lastning, vägval och tidtabeller till obehöriga t.ex. via sociala medier.

Före avresan:

- Förbereda fordonet så att det är klart för avfärd och så att onödiga stopp undviks.
- Kontrollera skyddsutrustningen.

Under resan:

- Låsa dörrar till förarhytt och lastutrymme.
- Inte låta obehöriga personer åka med utan uttryckligt tillstånd av företagsledningen.
- Välja vägar som primärt är säkra men även tar hänsyn till skyddsaspekten.

Stopp – parkering:

- Inte stanna i onödan.
- När fordonet lämnas ska nycklarna tas ur och fordonet låsas.
- Stänga av huvudströmbrytare.
- Aktivera eventuella larm.
- Aldrig lämna fönster eller lastrumsdörrar öppna när fordonet lämnas obevakat.
- Inspektera fordonet inför fortsatt färd efter varje stopp.
- Använda säkrast möjliga platser vid rast och vila (8.4).

Incidenter – Larm:

- Rapportera avvikelser tidigt till arbetsledare eller liknande.
- Om fordonet attackeras ska besättningen inte utsätta sig för fara för att skydda last.
- Tillämpa övriga förfaranden som företaget anger t.ex. vid behov av akut hjälp, vid hot eller vid våld/gisslansituation.

5. Kontroll

Kontroller vid lastnings- eller lossningsplats enligt avsnitt 7.5.1 i ADR-S eller RID-S ska omfatta lämpliga åtgärder för transport-skydd. Det är den som ansvarar för lastning respektive lossning som har ansvar för att denna kontroll utförs. (1.10.1.5)

6. Terminaler

Med mellanlagring avses temporär förvaring av farlig gods vid byte av transportsätt eller transportmedel (omlastning).

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).

Åtgärderna nedan får anpassas till typ av hantering såsom:

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

7. Sprängämnesprekursorer

Restriktionerna om sprängämnesprekursorer rör enskilda och inte företag som i sina olika former kallas ekonomisk aktörer. Sprängämnesprekursorer innebär inte att de med automatik räknas som farligt gods med hög riskpotential. Företag måste ändå rapportera misstänkta transaktioner och försök till sådana till polisen.

Bilaga 3

Exempel på ytterligare åtgärder som skulle kunna tillämpas vid transport av farligt gods med hög riskpotential

Förutom åtgärderna i bilaga 2 kan dessutom nedanstående åtgärder övervägas vid transport av farligt gods med hög riskpotential. Det är upp till företagen att välja bland de åtgärder som verkar bäst lämpade mot de hot som identifieras i riskbedömningen av företagets verksamheter.

Åtgärder nedan är inte heltäckande med tanke på den stora variation av situationer som kan förekomma. Därför finns naturligtvis många andra lämpliga åtgärder för att reducera risken som också kan övervägas. Många sådana åtgärder finns t.ex. i dokumentet "Industririktlinjer för transportskydd vid vägtransport av farligt gods" som finns på MSB:s hemsida*.

Nedan indelas åtgärderna efter typ och i enlighet med de klassificeringsnivåer för åtgärder som anges i avsnitt 6.1: liten (L), medelstor (M), hög (H) och mycket hög (MH). Dessa beror i sin tur på risknivåerna som beskrivs närmare under avsnitt 5.5.

* https://www.msb.se/Upload/Forebyggande/farligt_gods/Internationellt_regelarbete/Industry%20security%20guidelines_%c3%b6vers%c3%a4ttning_Riktlinjer%20%20slutgiltig%202015.pdf

1. Allmänna åtgärder

1.1 Personal

Rekrytering, inplacering och utbildning av personal bör ta hänsyn till hur viktiga skyddsaspekter är för respektive uppgift på företaget.

1.1.1 Rekrytering och placering av personal

LITEN

- Kontrollera referenser.
- Kontrollera noga alla dokument som lämnats in, jämföra olika datum etc.
- Ha en grundlig förhandsintervju där personens personlighet kan bedömas och validering kan ske av uppgifter som lämnats.

MEDELSTOR

- Be att få se ett uppdaterat registerutdrag.
- Så långt det är möjligt inte använda tillfällig personal men om så ändå är fallet använda ett urvalsförfarande som motsvarar det för fast anställd personal.

HÖG

- Använda endast betrodd personal med stor erfarenhet.

1.1.2 Beteende

LITEN

- Med jämna mellanrum påminna alla om behovet om att vara medveten om transportskyddet.
- Genomföra regelbundna kontroller och revisioner för att verifiera att skyddsinstruktioner tillämpas.
- Genomföra övningar för att testa uppförandet hos personalen och bedöma nyttan av rutiner och åtgärder som införts.

1.2 Skydd av information

LITEN

- Hålla dokument som innehåller viktig information för skyddet ej tillgängliga för obehöriga.
- Kontrollera vem mottagaren är innan information ges via telefon om skyddsrelaterad verksamhet eller skyddsplan.

HÖG

- Överföra information endast till godkända personer som angetts av mottagande företag.

MYCKET HÖG

- Dataöverföring endast genom säkra nätverk, koder eller autentiseringsförfaranden.

1.3 Larmning

LITEN

Inrätta instruktioner för larm till larmcentral, med besluts-kriterier och personer som har rätt att larma, samordna egna och andra delaktigas ageranden, t.ex. om:

- Sammanställa information om fordon eller last.
- Exakt när och var godset eller fordonet sågs senast.
- Lämna över denna information till polisen.
- Ge mer detaljerad information till polisen så snart som möjligt.
- Rapportera stöld av fordon eller last till andra förare och om möjligt andra företag så att så många som möjligt kan delta i sökandet.
- Informera försäkringsbolag.

HÖG

- Utveckla särskilda larmrutiner i samråd med berörda.

2. Avsändare

Avsändaren ska ge transportören de uppgifter som behövs för att denne ska kunna göra en korrekt riskbedömning av de transporter som ska utföras. (Anm 1.10.3.2.2) Transportens skyddsnivå kan t.ex. anges på fraktsedeln under ”särskilda uppgifter” som GRUND, HÖG eller MYCKET HÖG SKYDDSNIVÅ.

Vid förändrad hotbild som påverkar skyddet av en transport får företaget information från polisen. Säkerhetschefen får därefter meddela berörd personal som vidtar nödvändiga åtgärder.

LITEN

- Transportör och mottagare ska informeras om känd hotbild inför transport. Avsändaransvaret medför att relevanta delar av skyddsplanen, t.ex. utrustning och resurser som ska användas, ska delges transportören. Transportör, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra för att delge varandra information om eventuella hot och vidta ändamålsenliga skyddsåtgärder för att uppmärksamma och åtgärda händelser som sätter transportskyddet i fara. Jämför anmärkning till 1.10.3.2.2 i ADR-S och RID-S.

HÖG

- Inpasseringskontroll av externa transportörer.
- Transportörer ska informeras om lämplig färdväg.
- Samlastning av flera komponenter som tillsammans kan utgöra en fara bör undvikas t.ex. sprängkapslar med sprängämnen eller vapen med ammunition.

2.1 Val av transportör

LITEN

- En lista bör tas fram över transportörer med vilka en närmare relation har etablerats och som gör det möjligt att kontrollera kvaliteten på tjänsterna.

- Välj en transportör med en kvalitetscertifiering, som garanterar en kvalitetsstyrning för att säkerställa nödvändigt skydd och övervakning av godset.

MEDELSTOR

- Endast de transportörer som uppfyller Europaparlamentets och rådets förordning 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik bör väljas.

2.2 Kontrakt och klausuler

Ett avtal bör säkerställa att anlitade transportföretag uppfyller transportskyddsbestämmelser som är likvärdiga med transportköparens, till exempel:

LITEN

- Vid anställning av personal krävs att de kan visa att de har nödvändiga dokument som krävs och att de är giltiga.
- Information till avsändaren om transportören avser att använda underleverantörer.
- Skyldighet för transportören att säkerställa att underleverantör uppfyller motsvarande transportskyddsbestämmelser som transportören.

MEDELSTOR

- Gör en person ansvarig för transportskyddet.
- Endast personer där en godkänd bakgrundskontroll gjorts bör användas.
- Genomför stickprovskontroller av tillämpningen av avtalsklausuler för underleverantörer avseende skyddsfrågor.

HÖG

- Använd endast personer med tydligt säkerhetsmedvetande.
- Använd nytagna fotografier av personer i besättningen.

- Ge förhandsinformation om ankomsttid för transport till mottagare, vilken förare som kör samt typ och registreringsnummer på fordon.
- Använd känd förare och transportör.
- Rutiner för säker informationsöverföring.
- Första och periodisk granskning av transportörens skyddsplan och dess genomförande.
- Förbud mot användande av underleverantörer för transport utan uttryckligt medgivande av avsändaren.

3. Transport

Vid en förändrad hotbild som påverkar skyddet av en transport får företaget information från polisen. Säkerhetschefen får därefter meddela berörd personal som vidtar nödvändiga åtgärder.

3.1 Utrustning fordon

LITEN

- Förvara nycklarna på ett säkert ställe.
- Lås till kingpin eller släpvagnsben.

MEDELSTOR

- Larmknapp i förarhytt med fjärrkontroll.
- Vidarebefordran av larm till larmcentral.
- Fordon utrustade med stöldskyddsutrustning med larm.
- Identifieringssystem efter stöld eller spårning av fordon.

HÖG

- Larm på dörrar eller i lastutrymmen.

MYCKET HÖG

- Kontinuerlig övervakning av positionen hos fordonet, eventuellt med automatiskt larm vid avvikelse från den planerade rutten.
- Utmärkande tecken ovanpå fordon eller släpvagnar för att underlätta deras identifiering från luften efter stöld.

3.2 Besättning

LITEN

- Välj bästa förvalda vägar.
- Meddela företaget vid oväntat stopp, försening eller märkbar förändring av rutt.
- Meddela avsändare och mottagare om ändrade transporttider.
- Använd fordonets skyddsanordningar (lås, larm, etc.).

MEDELSTOR

- Undvik att lämna fordonet obevakat.
- Så långt det är möjligt, stanna för rast endast i belysta och/eller bevakade områden.
- Använd övervakat område vid längre rast och vila.
- Rastplatser och färdväg ska vara planerade och godkända av transportansvarig.

HÖG

- Stå i regelbunden kontakt med företaget för att ange position.

MYCKET HÖG

- Två personer ombord i besättningen.
- Konvoj.
- Vid eskort har personal i följevagn som uppgift att på avstånd följa transporten och i händelse av att denna utsätts för skyddshotande verksamhet eller annan brottslighet, larma polis samt rapportera händelseförlopp. Följevagnen ska om det är en företagsbil vara omärkt. Om två följevagnar används bör den första vagnen köra ca 5 minuter före transporten med syfte att kunna ge förvarning för eventuella bakåll, vägspärrar, vägpirater eller annan misstänkt verksamhet.

Bilaga 4

Kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S

Bestämmelser om transportskydd

Anm. Med transportskydd och skydd avses i detta kapitel de försiktighetsåtgärder som ska vidtas för att minimera stöld eller obehörigt förfarande med farligt gods, som kan skada personer, egendom eller miljö.

1.10.1 Allmänna bestämmelser

- 1.10.1.1 Var och en som medverkar vid transport av farligt gods ska uppmärksamma bestämmelserna i detta kapitel om transportskydd i den utsträckning det är motiverat med hänsyn till deras ansvar.
- 1.10.1.2 Farligt gods får endast överlämnas för transport till transportörer, vars identitet fastställts på lämpligt sätt.
- 1.10.1.3 Områden inom terminaler för mellanlagring, platser för mellanlagring, fordonsdepåer, hamnområden och rangerbangårdar, som används för mellanlagring av farligt gods, ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och så långt möjligt och lämpligt, ej tillgängliga för allmänheten.
- 1.10.1.4 Vid transport av farligt gods ska varje medlem av fordonsbesättningen medföra identitetshandling med foto.
- 1.10.1.5 Kontroller enligt 1.8.1 och 7.5.1.1 ska omfatta lämpliga åtgärder för transportskydd.
- 1.10.1.6 Behörig myndighet ska hålla uppdaterade register över de giltiga utbildningsintyg för förare enligt 8.2.1, som den eller annan godkänd organisation utfärdar.

1.10.2 Utbildning om transportskydd

- 1.10.2.1 Utbildningen och uppdateringskurserna enligt kapitel 1.3 ska även omfatta transportskydd. Uppdateringskurserna om transportskydd kan omfatta mer än ändringar i bestämmelserna.
 - 1.10.2.2 Utbildningen ska behandla olika typer av risker för kränkning av transportskyddet, hur man upptäcker sådana risker och metoder för att minimera dem. Utbildningen ska också omfatta vilka åtgärder som ska vidtas vid kränkning av skyddet. Den ska förmedla sådana kunskaper om skyddsplaner (när så är tillämpligt), som motsvarar var och ens ansvars- och arbetsområde, och roll vid genomförande av dessa planer.
 - 1.10.2.3 Utbildningen ska tillhandahållas eller styrkas då en ny anställning påbörjas som omfattar transport av farligt gods och ska regelbundet kompletteras med uppdateringskurser.
 - 1.10.2.4 Arbetsgivaren ska dokumentera all utbildning om transportskydd som har erhållits och ska på begäran göra dem tillgängliga för den anställda eller behörig myndighet. Dokumentation ska förvaras av arbetsgivaren under den tidsperiod som behörig myndighet har fastställt.
- ## **1.10.3 Bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential**
- 1.10.3.1 Definition av farligt gods med hög riskpotential.
 - 1.10.3.1.1 Som farligt gods med hög riskpotential definieras i denna föreskrift sådant gods som kan missbrukas vid terrorbrott och då leda till svåra konsekvenser, till exempel förlust av åtskilliga människoliv och storskalig förstörelse eller, särskilt avseende klass 7, storskalig samhällsekonomisk störning.
 - 1.10.3.1.2 Farligt gods med hög riskpotential i andra klasser än klass 7 är sådant som anges i tabell 1.10.3.1.2 nedan och som transporteras i större mängder än de som anges i tabellen.

KLASS	RISK-GRUPP	ÄMNE OCH FÖREMÅL	MÄNGD		
			TANK (liter) ^{c)}	BULK (kg) ^{d)}	KOLLI (kg)
1	1.1	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.2	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.3	Explosiva ämnen och föremål i samhanteringsgrupp C	a)	a)	0
	1.4	Explosiva ämnen och föremål med UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500	a)	a)	0
	1.5	Explosiva ämnen och föremål	0	a)	0
2		Brandfarliga gaser (klassificeringskoder, som endast innehåller bokstaven F)	3000	a)	b)
		Giftiga gaser (klassificeringskoder, som innehåller bokstäverna T, TF, TC, TO, TFC eller TOC) med undantag av aerosolbehållare	0	a)	0
3		Brandfarliga vätskor i förpackningsgrupp I och II	3000	a)	b)
		Okänsliggjorda flytande explosivämnen	0	a)	0
4.1		Okänsliggjorda explosivämnen	a)	a)	0
4.2		Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
4.3		Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
5.1		Oxiderande vätskor i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
		Perklorater, ammoniumnitrat, 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.

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

ÄMNE	RADIONUKLID	GRÄNSVÄRDE FÖR TRANSPORTSKYDD (TBQ)
Americium	Am-241	0.6
Guld	Au-198	2
Kadmium	Cd-109	200
Californium	Cf-252	0.2
Curium	Cm-244	0.5
Kobolt	Co-57	7
Kobolt	Co-60	0.3
Cesium	Cs-137	1
Järn	Fe-55	8000
Germanium	Ge-68	7
Gadolinium	Gd-153	10
Iridium	Ir-192	0.8
Nickel	Ni-63	600
Palladium	Pd-103	900
Prometium	Pm-147	400
Polonium	Po-210	0.6
Plutonium	Pu-238	0.6
Plutonium	Pu-239	0.6
Radium	Ra-226	0.4
Rutenium	Ru-106	3

ÄMNE	RADIONUKLID	GRÄNSVÄRDE FÖR TRANSPORTSKYDD (TBQ)
Selen	Se-75	2
Strontium	Sr-90	10
Tallium	Tl-204	200
Tulium	Tm-170	200
Ytterbium	Yb-169	3

Gränsvärden för transportskydd för specifika radionuklider

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

Beräkning kan göras med formeln:

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

där:

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

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

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

1.10.3.2 Skyddsplaner

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

1.10.3.2.2 En skyddsplan ska minst omfatta:

- (a) särskild fördelning av ansvar inom transport-skyddsområdet till personer, som har kompetens och sakkunskap inom området och har befogenhet att genomföra tilldelade uppgifter,
- (b) förteckning över sådant farligt gods eller typer av farligt gods som verksamheten hanterar,
- (c) översikt över rutiner i verksamheten med en bedömning av de risker för kränkning av skyddet som kan uppkomma på grund av verksamheten, till exempel vid transportuppehåll, förvaring av farligt gods i tankar eller containrar före, under och efter förflyttning samt vid mellanlagring av farligt gods vid byte av transportsätt eller transportmedel (omlastning),

- (d) tydlig beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att minska risken för kränkning av skyddet, motsvarande de delaktigas ansvar och skyldigheter, inom följande områden:
 - utbildning,
 - transportskyddspolicy (till exempel åtgärder vid förhöjd hotbild, kontroll i samband med anställning av personal, osv.),
 - drifrutiner (till exempel vägval om detta är känt, åtkomst till farligt gods under mellanlagring (jämför (c)), närhet till utsatt infrastruktur, osv.),
 - utrustning och resurser som ska användas för att minska riskerna för kränkning av skyddet.
- (e) effektiva och uppdaterade metoder för rapportering och för åtgärder vid hot, nedsatt transportskydd eller tillbud,
- (f) metoder för värdering och test av skyddsplanerna och metoder för återkommande revision och uppdatering av planerna,
- (g) åtgärder för att säkerställa det fysiska skyddet av den transportinformation skyddsplanen innehåller,
- (h) åtgärder för att säkerställa att spridningen av skyddsplanens information om transportrutiner begränsas till de personer som behöver den. Dessa åtgärder får inte strida mot de krav på information som i övrigt föreskrivs i ADR/RID.

- Anm* Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behörig myndighet, för att delge varandra information om eventuella hot, vidta ändamålsenliga skyddsåtgärder för att uppmärksamma och åtgärda händelser som sätter transportskyddet i fara.
- 1.10.3.3 Anordningar, utrustning eller system ska användas för att skydda mot stöld av fordon som transporterar farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3) och dess last. Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att de alltid är inkopplade och i funktion. Tillämpningen av dessa skyddsåtgärder får inte hindra insatser i nödlägen.
- Anm* Om det är lämpligt och utrustning finns installerad, bör telemetrisystem eller andra system eller anordningar användas för att övervaka förflyttning av farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3).
- 1.10.4 Enligt bestämmelserna i 1.1.3.6 gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna transporterade i kollin på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3, utom för UN 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500 samt utom för undantagna kollin i klass 7 med UN 2910 och 2911 om aktivitetnivån överstiger A2-värdet (se första strecksatsen i 1.1.3.6.2). Dessutom gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna som transporteras i tankar eller i bulk på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3. Dessutom gäller inte bestämmelserna i detta kapitel för transport av UN 2912 RADIOAKTIVT ÄMNE, LÅG SPECIFIK AKTIVITET (LSA-I) och UN 2913 RADIOAKTIVT ÄMNE, YTKONTAMINERADE FÖREMÅL (SCO-I).

- 1.10.5 För radioaktiva ämnen anses bestämmelserna i detta kapitel uppfyllda, om bestämmelserna i Convention on Physical Protection of Nuclear Material² och IAEA:s cirkulär ”The Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities”³ tillämpas.

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

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

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
651 81 Karlstad Tel 0771-240 240 www.msb.se
Publ.nr MSB1048 - januari 2017 ISBN 978-91-7383-699-9