

TEMA

Industrirettledning for sikring av transport av farleg gods på veg

Januar 2018



Industrirettleiing for sikring av transport av farleg gods på veg

Januar 2018

Innleiing	7
Retningslinjer	9
Vedlegg 1	28
Tekniske alternativ for sikring av mellombelse oppbevaringsstader	
Vedlegg 2	35
Administrative rutinar og driftspraksis for å redusere sikringsrelatert risiko	
Vedlegg 3	37
Tekniske alternativ for å hindre tjuveri av eller inngrep i køyretøy eller last under transport	
Vedlegg 4	43
Mal for sikringsplan for verksemd.....	

*Den første utgåva av dette dokumentet kom i april 2005, blei revidert i august 2010, i januar 2013 og januar 2015.
 Dei noverande reviderte retningslinjene er i tråd med ADR 2017 inkludert tilhøyrande endringar.*

Ansvarsfråskriving

Dette dokumentet er berre meint som informasjon og fastset retningslinjer for sikring av transport av farleg gods på veg. Informasjonen i retningslinjene er gitt i god tru, og sjølv om han er rett så langt forfatarane har kjennskap til, garanterer vi ikkje at han er fullstendig. Informasjonen er ikkje meint å vere ei fullstendig rettleiing for alle detaljerte aspekt ved sikring av transport av farleg gods på veg. Forfatarane er ikkje ansvarlege for informasjonen som er gjeven i desse retningslinjene.

AEGPL (European LPG Association)

www.aegpl.eu

AISE (International Association for Soaps, Detergents and Maintenance Products)

<http://www.aise.eu>

CEFIC (European Chemical Industry Council)

www.cefic.org

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

www.cepe.org

ECTA (European Chemical Transport Association)

www.ecta.be

EIGA (European Industrial Gases Association)

www.eiga.eu

FEA (European Aerosol federation)

www.aerosol.org

FECC (European Association of Chemical Distributors)

www.fecc.org

Fertilizers Europe (formerly European Fertilizer Manufacturers Association, EFMA)

www.fertilizerseurope.com

FIATA (International Federation of Freight Forwarders' Associations)

www.fiata.com

IRU (International Road Transport Union)

www.iru.org

INNLEIING

Som følgje av hendingane 11. september 2001 vurderte internasjonale lovgjevarar det som naudsynt å utvikle og setje i verk tiltak knytt til sikring for transport av gods på veg, jernbane og innlands vassvegar mot mogleg terrorrisiko. Vidare har hendingar i Europa den siste tida auka behovet for transportsikringsregelverk og aktsemd.

I motsetnad til konvensjonelle tryggleiksføresegner blei sikringsføresegner som byggjer på relevante FN-tilrådingar førte i ADR-kapittel 1.10, og rettar seg mot alle involverte partar i transportkjeda.

Desse tiltaka tok til å gjelde 1. januar 2005 og måtte vere implementerte ved utgangen av den vanlege overgangsperioden på seks månader, innan 1. juli 2005. Sidan då har eit avgrensa tal endringar blitt vedtekne, og i 2010 blei dei innarbeidde i ein oppdatert versjon av desse retningslinjene for å samkøyre dei med ADR 2011. I ADR 2013 blei krava til radioaktivt materiale med høg risiko skilte frå krava til stoff med høg risiko i andre klassar. 2013-versjonen av desse retningslinjene vitna om dette, utan at det påverka sjølve rettleiinga.

Dei noverande reviderte retningslinjene er i samsvar med ADR 2017, inkludert endringane som høyrer til. Føremålet med regelverket er å redusere risikoen for misbruk av farlig gods til terrorføremål der personar, eigedom eller miljø kan vere trua, til eit minimum. Ein kan ikkje oppnå absolutt vern ved transport av farleg gods.

Sikringstiltak bør vere ein integrert del av tryggleiks- og kvalitetsstyringssystemet for alle verksemdar som er involverte i transport av farleg gods.

Dei generelle krava i ADR-kapittel 1.10 er obligatoriske. Likevel vil dei spesifikke måtane ein jobbar på for å innfri krava, avhenge av individuelle omstende hos føretaka i ei spesifikk transportkjede, og deira vurdering av risiko og moglege utfall. Til dømes kan tiltaka som blir innførte av ei verksemd som ligg i eit bustadområde eller i nærleiken

av ein strategisk transportkorridor, vere svært ulike frå dei som blir innførte av ei verksemd som er lokalisert eller opererer i ope landskap.

Desse retningslinjene har blitt utforma av industrien for å gje eit utval av så omfattande tekniske og operasjonelle alternativ som mogleg, der brukarane kan velje den optimale kombinasjonen sin for å oppnå samsvar med krava i kapittel 1.10 i regelverket.

Desse retningslinjene er IKKJE ei beskrivande liste over alt ei verksemd må gjere for å etterleve regelverket. Dei førespeglar heller nokre sannsynlege utfall av ei rekkje moglege tiltak, der kvar einskild kommentar berre kan forståast fullt ut i samanheng med dei aktuelle forskriftstekstane.

Desse retningslinjene er av ein frivillig og rettleiande karakter. Verksemdene må sjølve etter eige skjønn avgjere korleis dei vil nytte retningslinjene, så lenge tiltaka deira er i samsvar med gjeldande lovverk. I tillegg bør verksemdene vere særskilt merksame på å rette seg etter regelverket som gjeld datasikring/personvern, når dei utfører tiltak på dette området.

Føresegnene i kapittel 1.10 gjeld ikkje for transport av avgrensa mengder i samsvar med ADR 3.4 og mengder under grensene som er gjevne i avsnitt 1.1.3.6.3 i ADR, med unntak av ei rekkje eksplosiv i klasse 1 og unnatekne sendingar av UN 2910 og 2911 i klasse 7, når aktivitetsnivået overstig A2-verdien.

Det er viktig å merke seg at i sikringssamanheng så gjeld 1.1.3.6.3 òg for tank- og bulktransport av køyretøy på veg.

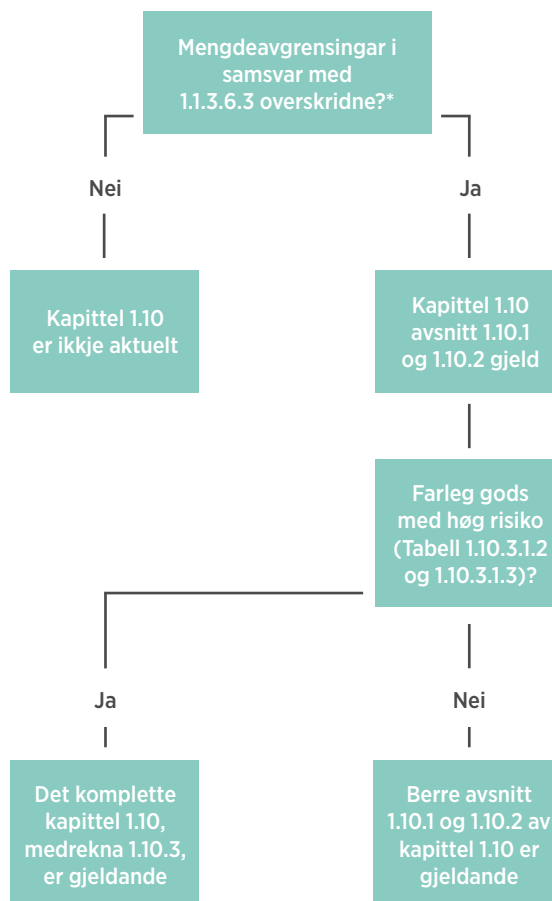
Kapittel 1.10 gjeld ikkje for somme typar gods som er oppførte i kapittel 1.10 som farleg gods med høg risiko (t.d. kaliumcyanid UN 1680, klasse 6.1, emballasjegruppe I) med ei mengdeavgrensing på 0 kg per emballasje, ettersom mengdene i avsnitt 1.1.3.6.3 har førerang over mengdegrensene som er gjevne i kapittel 1.10 (unnateke for dei sambindingane som allereie er skildra ovanfor).

Mengdeavgrensingane er knytte til kvar einskild transporteinjing. Dette hindrar ikkje den totale årlege mengda transportert eller handsama av ei verksemd i å vere over denne grensa. Dette gjev meining ettersom eit eventuelt misbruk vil vere knytt til éin individuell transportoperasjon.

Dersom mengdegrensene blir overskridne så gjeld kapittel 1.10 avsnitt 1.10.1 og 1.10.2. For farleg gods med høg risiko gjeld òg avsnitt 1.10.3.

Avsnitt 1.10.3 introduserer konkrete og meir belastande spesielle reglar for farleg gods med høgare farepotensial, og tek ikkje berre for seg generelt misbruk og relaterte farar, men spesifikt misbruk med terrorføremål og dei potensielt alvorlege konsekvensane.

Flytdiagrammet nedanfor viser sekvensen av avgjerder som skal takast (mengde er relatert til emballerte varer, så vel som transport i tankar og bulkkonteinrar):



* I samsvar med ADR 1.10.4, er det ingen fritak frå kapittel 1.10 for UN-nr. 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 og 0500, heller ikkje for UN 2910 og 2911 dersom aktivitetsnivået overstig A2-verdi, uavhengig av grensa deira i 1.1.3.6.3.

Retningslinjer

RETNINGSLINJER

I disse retningslinjene er teksten til føresegnene i ADR-kapittel 1.10 oppført i grå skrift og på grå bakgrunn. Dei har alltid førerang over tilhøyrande kommentarar.

KAPITTEL 1.10

Føresegner om sikring (security)

ANM: “Sikring (security)” blir i dette kapitlet forstått som tiltak eller forholdsreglar som blir sette i verk for å unngå tjuveri eller misbruk av farleg gods som kan setje menneskeliv i fare, eller skade materiell eller miljø.

1.10.1 Alminnelege føresegner

1.10.1.1 Alt personell som er involvert i transport av farleg gods skal vurdere krava til sikring i dette kapitlet i samsvar med sine ansvarsområde.

Kvar einskild person som er involvert bør vere klar over misbrukspotensialet til farleg gods. Alle må vere merksame på gjeldande lovgjeving i samsvar med sitt ansvar i verksemda. Dette gjeld like fullt til dømes for tilsette hos avsendarar, lastarar, transportørar, lossarar og mottakarar.

Pålitelege og ansvarlege medarbeidarar er sentrale for å syte for at sikringstiltaka verkar som dei skal. Dokumentert informasjon om bakgrunnen og erfaringa til nyrekruttede bør hentast inn.

Verksemder bør sikre at alle tilsette som er involverte i transport av farleg gods har verifiserbare:

- Autorisasjonar, sertifikat og driftsdokument der det er aktuelt, og
- Eventuelle naudsynte arbeidsløyve osb.

Søkjarar bør opplysast om at å gje urette opplysningar, eller å halde tilbake informasjonsmateriell, vil vere grunnlag for å nekte ein intervju, eller for oppseiing dersom vedkommande allereie er tilsett.

I samsvar med gjeldande nasjonal lovgjeving, bør arbeidsgjevarar kontrollere tilsetjingshistorikken til alle som er involverte i transport av farleg gods ved rekruttering, i tillegg til autorisasjonar o.l. med jamne mellomrom.

Kandidaten bør bli spurd om følgjande informasjon:

- Fullt namn
- Adresse
- Fødselsdato
- Nasjonalt, statleg eller anna unikt personleg identifikasjonsnummer der det er føremålstenleg
- Opplysningar om eventuelle tidlegare straffedommar (der det er tillate ved lov)
- Fullstendige opplysningar om referansar (der det er aktuelt)

Ei samanhengande oversikt over søkjaren si utdanning og tilsetjingshistorikk bør hentast inn. Generelt bør ein be om informasjon om dei føregåande ti åra, og som eit absolutt minimum bør informasjonen dekkje dei fem siste åra.

- Dersom det er mogleg bør ein ta direkte kontakt med tidlegare arbeidsgjevar(ar) for å diskutere arbeidshistorikken og karakteren til søkjaren.
- Når ein sjekkar referansar via telefon, bør nummeret som søkjaren har gjeve kontrollerast t.d. i ein telefonkatalog, ei søkjeteneste eller ved internettsøk.
- Opne referansar som “til den det måtte gjelde” bør ikkje akseptast.
- Skriftlege stadfestingar kan ein få frå arbeidsgjevarar, utdanningsstyresmakter og så vidare.
- Ein framdriftsplan der alle utførte handlingar blir registrert, bør takast vare på.
- Ein bør kontrollere identiteten ved å spørje om å få sjå pass, offisiell legitimasjon med bilete (til dømes førarkort med bilete), rekningar sende til søkjaren si adresse og så bortetter.
- I fråvere av eit identitetskort bør eit nyleg fotografi av søkjaren hentast inn og han/ho bør signere det under påsyn av ein representant frå verksemda.
- Førarkort bør kontrollerast grundig for misfarging og forsøk på å endre eller fjerne element. Ein bør kontrollere at bakgrunnsfargane er rette og intakte. Misfarga eller skada førarkort bør skape mistanke og det bør kontrollerast om dei er godkjende. Førarkortet skal kopierast og kopien arkiverast.

Mykje av denne informasjonen kan samlast som ein del av eit godt strukturert intervju.

1.10.1.2 Farleg gods skal berre tilbydast for transport til transportørar som er tilfredsstillande identifiserte.

Ingen særskilde tiltak er naudsynte dersom det eksisterer eit regelmessig forretningssamarbeid med transportøren, sidan identiteten til forretningspartnaren er kjend. Like fullt bør det framleis vere regelmessig revisjon av prosedyrar vedtekne av verksemda som tilbyr farleg gods for transport.

Ved oppstart av eit nytt forretningssamarbeid bør ein verifisere at partnaren er påliteleg. Kvar verksemd må individuelt avgjere korleis ein skal gjennomføre dette, til dømes basert på eigne kriterium eller ved å nytte allereie eksisterande system som SQAS (Safety and Quality Assessment System), CDI (Chemical Distribution Institute) si Marine Packed Cargo-ordning (MPC) eller dei tradisjonelle ISO-standardiseringssystema.

Varer kan berre overleverast for transport dersom retten til å ta imot varene er stadfesta ved hjelp av høvelege tiltak.

Kontraktørar

Verksemder nyttar kontraktørar eller agentar for å kunne tilby eit aukande spekter av tenester. Kontraktørar kan skape ny fare for misbruk og eksponere verksemder for større truslar innanfrå enn dei ville gjort dersom dei hadde valt å rekruttere tilsette direkte. Somme kontraktørar eller agentar kan vere mindre strenge i seleksjonsprosessen enn dei som nyttar tenestene deira ville ha vore.

Kontraktørar som er involverte i transport av farleg gods bør gå gjennom den same evalueringsprosessen før tilsetjing som nye tilsette. Ansvar for å gjennomføre desse kontrollane ligg hos leverandørverksemda. Brukarverksemda bør be om dokumentasjon på at leverandørverksemda har utført desse kontrollane. Dersom ein ikkje kan dokumentere dette, bør oppdragsgivaren revurdere arbeidsforholdet sitt til kontraktøren. Leverandøren bør kunne vise at dei følgjer ein føremålstenleg prosedyre for evaluering av personale.

Brukarverksemder kan somme gonger tilsetje mange kontraktørar på eit konkret prosjekt, på eit åtskilt område – til dømes når ein skal konstruere eit nytt anlegg. Under slike omstende kan brukarverksemder vurdere å redusere evalueringsprosedyrane sine, såfram dei kan hindre kontraktørane tilgang til driftsområdet.

Brukarverksemda må kanskje ta ansvaret for å utføre kontrollar på vegner av sjølvstendig næringsdrivande kontraktørar.

Verksemder bør vurdere ytterlegare kontrollar eller evalueringar av kontraktørar eller underkontraktørar som er tilsette i nøkkelposisjonar, til dømes tryggingsvakter ved tilgangspunkta på området.

Det er verdt å finne ut om kontraktøren eller agenten er medlem av ein anerkjend bransjeorganisasjon som akkrediterer standardar i bransjen.

Ein annan god praksis er å forsikre seg om at prosedyrane er på plass for å verifisere at personen som er send av kontraktøren eller agenten, faktisk er personen som dukkar opp.

Dersom ein manglar offisielle identifikasjonspapir, kan ein oppnå dette ved mellom anna å følgje desse prosedyrane:

- Krevje at kontraktøren eller agenten sender eit bilete av personen på førehand, godkjent av dei. Biletet kan kontrollerast mot personen som dukkar opp ved verksemda sitt område, før ein slepp han/ho inn.
- Krevje at kontraktøren eller agenten utferdar ein eigen foto-ID, som kan kontrollerast ved kvar inngang.
- Dersom eigne tilsette er utstyrte med foto-ID, kan ein utvide dette kravet til å gjelde kontraktørtilsette. Ideelt sett burde verksemda behalde ID-kortet mellom kvart besøk. Ved kvart besøk bør den som er tilsett hos kontraktør eller agent kontrollerast mot fotografiet før ein gjev kortet tilbake.
- Å ha ein avtalt prosedyre for erstatning av kontraktørtilsette som er mellombels fråverande. Det kan inkludere ei skildring av kva som er akseptabelt i form av ei mellombels erstatning, og vurdere om pliktene eller tilgangane deira skal avgrensast.

1.10.1.3 Område for mellombels oppbevaring av farleg gods på lagerterminalar, oppbevaringsstader, oppstillingsplassar for køyretøy, hamneområde og skifteområde skal vere tilfredsstillande sikra, godt opplyste og, der det er mogleg og påkravd, utilgjengelege for publikum.

“Mellombels oppbevaring” skal og bør ikkje femne om parkering over natta eller stopp undervegs. “Parkering” er ikkje det same som “lagring”.

Område for mellombels oppbevaring under transport, er område der opphald i transporten er tiltenkt og skjer regelfast (t.d. stopp ein må gjere av omsyn til transportforhold eller for å byte transportmåte – både omlasting og stopp som er nødvendige på grunn av omstenda rundt transporten). Opphald i denne samanheng er ikkje stopp eller parkering til dømes ved eit serviceområde. Krava i regelverket til parkering og tilsyn er definert i ADR-kapittel 8.4.

“Tilfredsstillande sikra” vil seie dei områda der tilkomst er kontrollert av eigna tekniske eller organisatoriske tiltak (t.d. klare reglar for tilkomst, der tilkomst/ opphald for uautoriserte personar er forbode).

“Godt opplyste” er særleg dei områda der ei relevant forplikting allereie er på plass under industrielle tryggleiksføresegner (for arbeidarar). Uavhengig av dette, kan eigna tekniske overvakingssystem (t.d. infraraude system) nyttast.

“Der det er mogleg og føremålstenleg, utilgjengeleg for publikum” vil seie at tilkomst er forbode særleg ved organisatoriske tiltak (t.d. tilkomstreguleringar for personar eller køyretøy, også via jernbane, i tillegg til at det ikkje er offentlege tilkomstvegar). Generelt er det ikkje nødvendig med fysiske tilgangsbarrierar (t.d. gjerde) og områdepatruljering dersom det er mogleg å tydeleg identifisere uautoriserte personar og halde dei ute ved hjelp av andre tiltak.

Avgrense tilkomst

Arbeidsgjevarar kan redusere risikoen “innanfrå” ved å avgrense tilgangen kvar einskild tilsett har til nøkkelområde, eigedelar og informasjon til berre å femne om det dei treng for å gjere jobben sin. Det kan ein gjere på ulike måtar, avhengig av kva verksemd ein driv.

Døme på dette omfattar:

- Fysisk kontrollere tilgangen til område som husar kritiske anlegg, farleg gods med høg risiko, IT-system eller kostbare eigedelar.
- Verne forretningssensitiv informasjon uansett om det ligg føre i papirutgåve (ved til dømes å låse det inne på ein sikker måte) eller elektronisk (ved å bruke tilgangskodar på IT-systema).
- Krevje at dei tilsette ber ID-kort med bilete til alle tider.
- Kontrollere eller avgrense uovervaka tilgang for kontraktør-/agenttilsette til bestemte område.
- Hindre kontraktør-/agenttilsette i å ta med seg personlege eigedelar inn i sensitive område.

I vedlegg I finn du ei liste over tekniske alternativ for å sikre mellombelse oppbevaringsstader.

1.10.1.4 Mannskapet på køyretøy/tog med farleg gods skal ha med seg identifikasjonspapir med fotografi under transporten.

Det er tilrådd å ikkje berre verifisere identiteten til mannskapet på det veggåande køyretøyet eller fartøyet, men òg som eit minstekrav å registrere namna deira. Det kan ein gjere ved til dømes å fylle inn respektive data i verksemda sine interne sjekklister for implementering av ADR-avsnitt 7.5.1 (sjå òg kommentarar til 1.10.1.5). Tiltaket er primært meint å hindre uautoriserte personar frå å ta med seg farleg gods. Å ta stikkprøver ved å samanlikne informasjon med den som er gjeven av transportøren før henting eller levering av det farlege godset bør òg vurderast.

1.10.1.5 Tryggleiksinspeksjonar i samsvar med 1.8.1 og 7.5.1.1 skal innehalde passande sikringstiltak.

Forpliktingane i samsvar med avsnitt 7.5.1 i ADR er dermed utvida til å gjelde sikringsaspekt. Eigna verksemdstiltak for sikringskontroll av innkommande køyretøy før dei får innpass på verksemdsområda kan vere:

- Bruke eit tilfeldig, men registrert ordnummer for lossing og lasting.
- Identifisere mannskapet med offisielle identifikasjonspapir. I denne samanhengen presiserer vi behovet for å overhalde kravet i avsnitt 8.3.1 i ADR (passasjerar) strengt.
- Kontrollere sjåføren sine kvalifikasjonar i samsvar med lovgjeving knytt til vegtransport (der det er aktuelt).
- Identifisere køyretøy basert på vognkortet til køyretøyet.
- Kontrollere lastings- og lossingsdokumentasjon i tillegg til adressa til mottakaren.
- Registrere mannskapet på køyretøyet, køyretøyet, lasta og destinasjonen.

1.10.1.6 Vedkommande styringsorgan skal til ei kvar tid halde ved lag eit oppdatert register over alle gyldige kompetansebevis for sjåførar som omtalt i 8.2.1 som dei eller ein instans med eksamensfullmakt har utferda.

Inga ytterlegare rettleiing er naudsynt, sidan det er vedkommande styringsorgan si plikt.

1.10.2 Alminnelege føresegner

1.10.2.1 Opplæringa og oppfriskinga av opplæringa, nemnd i kapittel 1.3, skal òg innehalde element om bevisstheit om sikring (security). Oppfriskingskurs om sikring (security) treng ikkje berre å vere knytt til endringar i regelverket.

1.10.2.2 Opplæring om sikringsbevisstheit skal handle om kva som kjenneteiknar sikringsrelatert risiko, korleis ein oppdagar sikringsrelatert risiko, metodar for å handsame og redusere slike risikoar og dessutan tiltak som skal setjast i verk ved brot på ei sikringsrelatert føresegn (security breach). Opplæringa skal innehalde kjennskap til sikringsplanar (dersom slike er aktuelle) som samsvarer med den einskilde sine ansvarsområde og plikter, og dessutan medverknaden deira i arbeidet med å implementere sikringsplanen.

1.10.2.3 Slik opplæring skal gjevast eller verifiserast ved tilsetjing i ei stilling som involverer transport av farleg gods og skal regelmessig supplerast med oppfriskingsopplæring.

1.10.2.4 Dokumentasjon på all sikringsrelatert opplæring som er gjeven skal oppbevarast av arbeidsgjevar og skal på førespurnad gjerast tilgjengeleg for den tilsette eller vedkommande styringsorgan. Dokumentasjonen skal lagrast i så lang tid som vedkommande styringsorgan har fastsett.

RETNINGSLINJER

Verksemder bør gje opplæring i sikringsbevisstheit til alt personale som er involvert i transport av farleg gods. Dei bør periodevis supplere grunnopplæringa med oppfriskingskurs. Opplæringa bør vere i samsvar med den einskilde si rolle, og vere meir detaljert for dei med eit større sikringsansvar.

Opplæringa burde inkludere:

- Kva som inngår i sikringsrelatert risiko.
- Kjenne att sikringsrelatert risiko.
- Korleis minimere sikringsrelatert risiko.
- Kva som skal gjerast i tilfelle sikringsrelaterte hendingar skjer.

Sjåførar og andre relevante personellkategoriar skal orienterast om kva dei må gjere i tilfelle dei blir utsett for kapring eller kriminelle angrep. Legg vekt på at dei ikkje må setje seg sjølv i fare i eit forsøk på å forsvare køyretøyet og/eller lasta.

1.10.3

Føresegner for farleg gods med høg risiko

1.10.3.1

Definisjon av farleg gods med høg risiko

1.10.3.1.1

Farleg gods med høg risiko er slikt gods som har potensial til å bli misbrukt i tilsikta handlingar, og som eit resultat av dette kan valde alvorlege konsekvensar, slik som mange døde og masseøydelegging eller, spesielt for klasse 7, store sosioøkonomiske forstyrringar.

1.10.3.1.2

Farleg gods med høg risiko i andre klassar enn klasse 7 er gods lista i tabell 1.10.3.1.2 nedanfor, og som blir transportert i mengder utover dei som er gjevne der.

TABELL 1.10.3.1.2: LISTE OVER FARLEG GODS MED HØG RISIKO.

KLASSE	FAREGRUPPE	STOFF ELLER GJENSTAND	MENGD		
			Tank (1) ^c	Bulk (kg) ^d	Kolli (kg)
1	1.1	Eksplosiv	a)	a)	0
	1.2	Eksplosiv	a)	a)	0
	1.3	Eksplosiv i foreinelegheitsgruppe C	a)	a)	0
	1.4	Eksplosiv med UN-nr. 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 og 0500	a)	a)	0
	1.5	Eksplosiv	0	a)	0
2		Brannfarlege gassar (klassifikasjonskode med berre bokstaven F)	3 000	a)	b)
		Giftige gassar (klassifikasjonskodar med bokstaven/-ane T, TF, TC, TO, TFC eller TOC), unntatt aerosolar	0	a)	0
3		Brannfarlege væsker i emballasjegruppe I og II	3 000	a)	b)
		Desensiterte eksplosiv	0	a)	0
4.1		Desensiterte eksplosiv	a)	a)	0
4.2		Stoff i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
4.3		Stoff i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
5.1		Oksiderande væsker i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
		Perklorat, ammoniumnitrat, ammoniumnitrat gjødsel, og ammonium nitrat emulsjonar eller suspensjonar eller gel	3 000	3 000	b)
6.1		Giftige stoff i emballasjegruppe I	0	a)	0
6.2		Infeksjonsfremjande stoff i kategori a (UN nr. 2814 og 2900, unnateke animalsk materiale)	a)	0	0
8		Etsande stoff i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)

a) Ikkje relevant.

b) Føresegnene i 1.10.3 gjeld ikkje, uansett mengd.

c) Ein verdi i denne kolonnen er berre gjeldande viss transport i tank er godkjend i samsvar med kapittel 3.2 Tabell A kolonne (10) eller (12). For stoff som ikkje er tillatne transportert i tank er instruksen i denne kolonnen ikkje relevant.

d) Ein verdi i denne kolonnen er berre gjeldande viss transport i bulk er godkjend i samsvar med kapittel 3.2 Tabell A kolonne (10) eller (17). For stoff som ikkje er tillatne transportert i bulk er instruksen i denne kolonnen ikkje relevant.

KLASSIFISERING

1.10.3.1.3 I klasse 7 utgjer radioaktivt materiale med høg risiko dei med aktivitet lik eller større enn ein terskel for transportsikring på 3000 A2 pr. emballasje (sjå òg 2.2.7.2.2.1), med unntak av dei radionuklidane som er oppførte med deira terskel for transportsikring i tabell 1.10.3.1.3 nedanfor.

TABELL 1.10.3.1.3: TERSKLAR FOR TRANSPORTSIKRING FOR UTVALDE RADIONUKLIDAR.

MATERIALE	RADIONUKLIDE	TERSKEL FOR TRANSPORTSIKRING (TBq)
Americium	Am-241	0,6
Gull	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
Jern	Fe-55	8 000
Germanium	Ge-68	7
Gadolinium	Gd-153	10
Iridium	Ir-192	0,8
Nikkel	Ni-63	600
Palladium	Pd-103	900
Promethium	Pm-147	400
Polonium	Po-210	0,6
Plutonium	Pu-238	0,6
Plutonium	Pu-239	0,6
Radium	Ra-226	0,4
Ruthenium	Ru-106	3
Selen	Se-75	2
Strontium	Sr-90	10
Thallium	Tl-204	200
Thulium	Tm-170	200
Ytterbium	Yb-169	3

1.10.3.1.4

For blandingar av radionuklidar, kan ein avgjere om terskelen for transportsikring er overskriden eller ikkje ved å summere forholda mellom den aktiviteten som kvar radionuklide utgjær, dividert med terskelen for transportsikring av denne radionukliden. Dersom summen av desse brøkane er mindre enn 1, så er ikkje terskelen for radioaktiviteten til blandinga nådd eller overskriden.

Denne utrekninga kan utførast med formelen:

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

Der:

A_i = aktiviteten til radionuklide i som er til stades i eitt kolli (TBq)

T_i = terskelen for transportsikring for radionuklide i (TBq)

1.10.3.1.5

Når radioaktivt materiale har tilleggsrisiko som høyrer til andre klassar, skal ein òg ta omsyn til kriteri i tabell 1.10.3.1.2 (sjå òg 1.7.5).

1.10.3.2**Sikringsplan**

Eit essensielt ekstra tiltak er å utforme og implementere sikringsplanar.

Innhaldet i ein sikringsplan bør vere basert på den generelle situasjonen i verksemda, og ikkje på individuelle transportar.

Det kan vere meir føremålstenleg å implementere ein sikringsplan for kvart område eller lokasjon som blir nytta under transport av farleg gods med høg risiko, då kvart av dei kan ha mange ulike eigenskapar og sikringstiltak. Likevel kan det vere meir føremålstenleg for somme operatørar å implementere ein sikringsplan som gjeld for heile verksemda, og ikkje berre for kvar einskild stad. Det blir sterkt tilrådd at operatørar samarbeider med lokasjonane som sender eller tek imot farleg gods med høg risiko, for å sikre at sikring er tilstrekkeleg godt teke hand om, og at sikringsplanar er på plass for alle involverte etter behov.

Der element av sikringsplanen allereie er på plass grunna andre juridiske forpliktingar eller i kvalitetssystem, kan ei referere til desse elementa i sikringsplanen.

1.10.3.2.1

Transportørar, avsendarar og andre aktørar skildra i 1.4.2 og 1.4.3, som er involverte i transport av farlig gods med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.3), skal setje opp, setje i verk og følgje ein sikringsplan som minst femner om dei elementa som er omtalte i 1.10.3.2.2.

RETNINGSLINJER

Det bør understrekest at alle som kapitla 1.4.2 og 1.4.3 i ADR gjeld for må utarbeide sikringsplanar. Dei einskilde delane av ein sikringsplan kan berre spegle dei respektive aktivitetane i den aktuelle verksemda. Ei verksemd som er gjeven som aktør i avsnitt 1.4.2 og 1.4.3, men som sjølv ikkje er involvert i den fysiske handsaminga av farleg gods med høg risiko (speditør som ikkje opptrer som transportør, eller utan eigne lastings-/lossingsområde og varelager), må avgrense implementeringa til organisatoriske tiltak.

Å utarbeide ein sikringsplan består av tre steg:

Steg éin – identifisere typane truslar.

- Kva seier nyheitene om den noverande nasjonale og internasjonale atmosfæren, eller terroraksjonar som er i gang?
- Kva råd gjev politiet eller tryggingstenesta om sannsynet for terroråtak innan organisasjonen sitt verkefelt, inkludert vegtransport?
- Er det noko ved organisasjonen sin bygning, drift eller tilsette som kan trekkje til seg eit terroråtak?
- Fører plasseringa til at organisasjonen vil kunne utsetjast for samtidig skade ved åtak på ein nabo med høg risiko?

Steg to – identifisere kva som må vernast og særleg på kva for måte det er sårbart, til dømes mot terroråtak.

Steg tre – identifisere kva som bør gjerast for å redusere risikoen til eit akseptabelt nivå (det vil ikkje vere mogleg å eliminere risikoen heilt).

Sikringsplanen er laga når ein har fullført dei tre stega.

Ein mal for å utarbeide ein sikringsplan er lagt ved i vedlegg IV.

Merk desse viktige faktorane: Éin person må ha det overordna ansvaret for planlegginga. Han eller ho må ha mynde til å sikre samarbeid mellom kollegaar, og om naudsynt tilrå bruk av middel på vernetiltak.

Så snart planane er utarbeidde:

- Bør dei følgjast.
- Bør dei oppdaterast kontinuerleg, slik at dei viser endringar i bygningar og personale.
- Bør dei testast ved å halde regelmessige øvingar.

Planen bør identifisere og redusere sikringsrelatert risiko ved transport av farleg gods. Implementer ein plan som er eigna for dei risikoane som er vurderte. Planen bør avvege typane og mengdene av farleg gods, og korleis det blir transportert.

Alle organisasjonar involverte i transport av farleg gods med høg risiko bør forsikre seg om at partnarane deira har ein sikringsplan på plass.

Transportørar, avsendarar og mottakarar bør samarbeide med kvarandre og med myndigheitene for å utveksle trusselinformasjon, nytte sikringstiltak og respondere på sikringsrelaterte hendingar.

1.10.3.2.2

Sikringsplanen skal innehalde minst desse elementa:

- a) tildeling av ansvar for sikring til kompetente og kvalifiserte personar med tilstrekkeleg autoritet til å utøve ansvaret sitt;

Ansvarsområde – utnemne personar som er ansvarlege for sikring – farleg gods med høg risiko

Det er naudsynt med ein bedriftspolicy om sikring, i tillegg til folk som kan følgje han opp viss han skal fungere ved eit reelt eller potensielt terroråtak. Dersom ei verksemd er basert på fleire område, utnemner ho kanskje éin person med eit overordna sikringsansvar, men også fleire områdebaserte sikringskoordinatorar.

Éin person bør ha totalansvaret for heile sikringsplanleggingsprosessen. Denne personen bør ha tilstrekkeleg mynde til å respondere på sikringsrelaterte truslar. Han eller ho bør òg vere involvert i planlegginga og utforminga av den ytre sikringa av området, tilkomstkontroll osv. Dei må konsulterast ved nybygging, renovasjonsarbeid eller drift.

Den overordna sikringskoordinatoren bør dele planane med politiet og dei andre naudetatane, særleg med omsyn til evakuering.

Ein sikringskoordinator for eit område bør ha sju hovudansvarsområde:

1. Utarbeide ei risikovurdering av området, med påfølgjande forsvarstiltak og planlegging.
2. Utarbeide og halde ved like ein søkjeplan.
3. Utarbeide og halde ved like evakueringsplanar.
4. Avgjere omfang av og retning på evakuering.
5. Avgjere når evakueringa er over.
6. Samhandle med det lokale politiet og andre naudetatar.
7. Få på plass opplæring av tilsette, kommunikasjonsflyt og øvingar, inkludert opplæring for avløysarar.

Resultatet bør vere ein plan eller eit sett av områdebaserte planar, som bør samordnast på verksemdsnivå, og som

- har blitt praktisert, og
- jamleg blir reviderte for å sikre at dei framleis er gjeldande og kan gjennomførast.

- b) oversikt over farleg gods eller typar av farleg gods som er aktuelle;

Ei oppsummeringsliste over typane farleg gods med høgt farepotensial (t.d. som tabell 1.10.3.1.2 eller 1.10.3.1.3) må vere på plass og takast vare på, utan at ein treng registrere mengder.

Dei juridiske krava til oversiktene kan variere, også frå eitt opplista stoff til eit anna.

Der det finst nasjonale retningslinjer eller EU-retningslinjer om kva som utgjer mistenkjelege bestillingar eller førespurnader, bør ein følgje desse.

- c) gjennomgang av pågåande aktivitetar med vurdering av sikringsrelatert risiko, inkludert naudsynte opphald under transporten, oppbevaring av farleg gods i køyretøyet/jernbanevognene, tank eller konteinar før, under og etter reisa og dessutan dei mellomliggande mellombelse lagringane av farleg gods ved overføring mellom transportmåtar eller mellom transportmiddel;

Sikring langs vegen – sjåførane sine prosedyrar – farleg gods med høg risiko

Sikringsplanar bør vurdere om sjåførar skal oppmodast til å ha førarhurdører og -vindauge lukka og låste heile turen igjennom.

Sjåføren bør prøve å halde seg ved køyretøyet til alle tider, med mindre det er under oppsyn av ein kompetent person.

Sjåførar bør instruerast til å ikkje stoppe på vegen, med mindre det krevst av politiet eller andre uniformerte myndigheitsutøvande personar.

Lasta køyretøy – farleg gods med høg risiko

Dersom farleg gods med høg risiko blir lasta på førehand, er det sjølvstøtt meir utsett viss det står etterlate over natta. Så lenge det er praktisk gjennomførbart, bør ikkje lasta køyretøy forlastast over natta eller over nokon tidsperiode av omfang før avreise. Dersom køyretøy må lastast på førehand av driftsmessige grunnar, bør dei setjast att på eit sikkert område, låste, med eventuelle alarmer og sperrer aktiverte, og med nøklane oppbevarte på ein sikker plass.

RETNINGSLINJER

Heva vegsperringar og bommar – farleg gods med høg risiko

Heva vegsperringar er ein svært effektiv måte å hindre at køyretøy kjem inn eller køyrer bort utan godkjenning, men dei er veldig kostbare.

Dei må vere korrekt tilpassa, sidan gjentatt heving og senking kan øydeleggje ikringliggjande betong. Regelmessige kontrollar og vedlikehald av vegsperringar er essensielt, og dei bør vere under kontinuerlig overvaking for å sikre at legitim trafikk får passere.

Mange verksemdar nyttar bommar, som er tilstrekkeleg for lågrisiko område, særleg når dei er bemanna heile døgeret. Like fullt kan dei fleste typar bommar løftast manuelt, og utgjør dermed ufullstendig sikring.

- d) klare skildringar av tiltak som skal setjast i verk for å redusere sikringsrelatert risiko, i samsvar med deltakande person sine ansvarsområde og plikter, inkludert:

- opplæring;

Den auka aktsemda for mogleg misbruk av farleg gods med høgt farepotensial må vere høgare her enn i avsnitt 1.10.2. Innhaldet i eit opplæringskurs kan omfatte det følgjande:

- Type risiko.
- Påvising av ein risiko.
- Rutinar for å redusere slike risikoar til eit minimum.
- Tiltak som skal gjerast når verksemdsspesifikke sikringsreglar har blitt brotne.
- Bevisstgjerjing om sikringsplanen i tråd med tildelte ansvarsområde.
- Enkeltpersonar sine forpliktingar i denne planen.

- sikringspolicy (t.d. reaksjon ved auka trussel, verifikasjon av nyttilsette osv.);

Skulle verksemda få informasjon om at trusselen har auka, må dei tilsette informerast omgåande. Om naudsynt bør ein avtale eigna tiltak med leverandørar og kundar.

Vanlege tiltak for kontroll av søkjarar bør gjerast før nyttilsetjing, t.d. sjekk av referansar, tilsetjingshistorikk på CV, politiattest, osv. (sjå òg 1.10.1.2 ovanfor).

- operativ praksis (t.d. val/bruk av køyreruter når desse er kjende, tilgang til farleg gods ved mellombels oppbevaring (som definert i (c)), nærleik til sårbar infrastruktur osv.);

Vegtransport følgjer vanlegvis ikkje fastsette ruter i urbane miljø i Sentral-Europa. Å konsekvent følgje den same ruta kan føre med seg ein forhøgd risiko. Likevel bør det å få på plass ein ruteplan for ein spesifikk tur vurderast, slik at ein lett kan konstatere og spore alle avvik.

Den gjeldande lovgjevinga om risikoførebygging bør òg vurderast.

I Vedlegg II finn du ei meir detaljert liste over administrative rutinar og driftspraksis for å redusere sikringsrelatert risiko.

- utstyr og ressursar som skal nyttast for å redusere risiko knytt til sikring;

Noverande tilsette – farleg gods med høg risiko

Det finst ei openberr sårbarheit ved direkte tilsett personell. I dei aller fleste tilfelle har dei tilsette ein eksemplarisk tilsetjingshistorikk. Og sett bort frå spørsmålet om sårbarheit, er både arbeidstakar og arbeidsgjevar bundne av ein arbeidskontrakt.

Det er naudsynt å kontrollere noverande tilsette som jobbar på sårbare område, for å sikre integriteten til heile systemet.

Informasjon om noverande tilsette bør haldast ved like etter same standard som for nytilsette.

I somme tilfelle blei kanskje ikkje denne informasjonen registrert på tidspunktet den tilsette blei tilsett, han kan ha blitt forkasta eller ganske enkelt vere utdatert. Denne informasjonen må kontrollerast og oppdaterast regelmessig.

Dersom denne prosessen utløyser spørsmål knytt til sikring, bør dei takast opp med vedkomande i første omgang. På dette stadiet bør den tilsette ha rett til å søkje hjelp frå ein representant.

Det er god praksis å utarbeide ei sikringpolicykunngjering. Ho bør slå fast generelle prinsipp for den sikre drifta med farleg gods, og alvoret av uærlig, uansvarleg eller aktlaus framferd.

Sjåfør opplæring – farleg gods med høg risiko

Opplæringsprogrammet for sjåførar som transporterer farleg gods med høg risiko bør inkludere desse elementa.

- Sjåføren si handbok, som dekkjer sikringstiltak og rutinar for køyretøy, last og verksemdsområde.
- Sikringsavsnittet i handboka bør spesifikt forby uautorisert(e) person(ar) i førarhuset og gje rettleiing til sjåførane om korleis dei skal
- unngå tjuveri av last og køyretøy ved svindel eller bedrageri.
- Instruksjon i gode sikringsvanar. Sjåførar bør sjå på sikring som ein normal, dagleg rutine på arbeidsplassen.
- Instruksjon i sjåføren si sikringsrolle, inkludert korleis ein bruker sikringsutstyret montert i køyretøyet og på verksemda sine område der det er aktuelt.
- Bevisstgjerjing om / unngåing av kapring.

Tilgangskontroll – farleg gods med høg risiko

Arbeidsgjevar bør avgjere om og korleis tilgang skal kontrollerast. Ved sikring av inngangar, bør ein òg ta omsyn til naudutgangar og tilgang tilrettelagt for funksjonshemma.

Det er òg naudsynt å etablere minimumskrav til sikring, som potensielt kan hindre at køyretøy passerer ved å køyre tett på eit anna køyretøy, og dessutan mogleiken for å sleppe forbi vegsperringar.

Køyretøy som ikkje er venta bør nektast tilgang til eit område, inntil identiteten og behovet deira for å sleppe inn er blitt stadfeste.

Visitasjon ved inngang og utgang – farleg gods med høg risiko

Somme verksemdar har ein policy med visitasjonar “på staden” av køyretøy og personar som ein del av strategien for å hindre tjuveri. Der det er hensiktsmessig, bør det at ein kan utsetjast for ein kroppsvisitasjon vere ein føresetnad for å få tilgang til området. Det er særleg viktig for område som er involvert i patogen i klasse 6.2 og eksplosiv i klasse 1.

Kroppsvisitasjonar bør attesterast, og berre utførast av opplært personale. Etterleving av slike prosedyrar bør inngå i dei tilsette sine vilkår og føresetnader der det er føremålstenleg.

For område som er særleg sensitive og/eller risikofylte, bør tilsette kanskje òg vurdere tilfeldig visitasjon ved inngang og utgang.

- e) effektive og oppdaterte prosedyrar for rapportering og handsaming av sikringsrelaterte truslar, brot på sikringsrelaterte føresegner eller sikringsrelaterte hendingar;

For å fylle rapporteringskrava, kan ein nytte allereie eksisterande alarm- og naudprosedyrar.

Rapportering av sikringsrelaterte hendingar

Dersom det skjer ei sikringsrelatert hending, viss eit køyretøy, utstyr eller lasta på eit køyretøy blir stole, eller viss det er mistanke om ein mogleg sikringsrelatert situasjon skal politiet varslast omgåande.

RETNINGSLINJER

Nøkkeltog

Verksemder kan allereie ha sine egne prosedyrar for å handsame dei omgåande etterverknadene av eit tjuveri eller ei sikringsrelatert hending. Sjekklista nedanfor dekkjer nøkkeltoga når ein oppdagar eit tjuveri:

- Skaffe informasjon om utstyret eller køyretøyet og lasta det bar;
- Få stadfest eksakt kor og når det sist blei sett;
- Rapportere denne informasjonen til politiet og notere saksnummeret – det kan ein få bruk for igjen seinare.
- Rapportere all informasjon til forsikringsselskapet og ta vare på kopiar av alle krav som blir sende.

Politiet bør få meir detaljert informasjon så fort som mogleg. Køyretøyjournalar og informasjon om lasta bør oppbevarast på ein trygg stad.

Ytterlegare steg: Sjøførerar tilsette av verksemda og, dersom det er føremålstenleg, dei som jobbar for andre verksemder, bør informerast om det stolne køyretøyet/lasta, slik at dei kan halde utkikk etter det.

Det finst òg databasar som blir administrerte av offentlege og private organisasjonar, der somme har ein funksjon for å registrere stolne køyretøy, eller køyretøy og anlegg eigd av verksemda. Ein bør hugse på at det er essensielt å spreie ordet så fort som mogleg når last eller utstyr har blitt stole.

Industriovervaking

Lastebilvarslingsordningar kan gjennomførast på nasjonal basis, dei tek sikte på å:

- Redusere tjuveri av godskøyretøy og all last som blir transportert på dei;
- Raskt finne stolne køyretøy;
- Varsle politiet om observasjonar av stolne godskøyretøy så fort som mogleg; og
- Vidareformidle informasjon frå politiet om stolne godskøyretøy til sjåførar og andre som opererer med vegtransport.

Politiovervaking

Politiet kan samle informasjon om alle aspekt ved vegtransportkriminalitet.

Dei kan samle opplysningar om følgjande lovbrøt

- Tjuveri av lastebil og last, inkludert stolne tilhengjarar;
- Innbrot, der heile eller delar av lasta er stolen; og
- Å ta seg inn på alle typar område utan løyve og fjerne eigedom, der tjuvane ville trenge ein varebil eller større køyretøy for å flytte godset.

All relevant informasjon bør rapporterast til dei vedkommande styresmaktene.

- f) prosedyrar for evaluering og øving av sikringsplanar og dessutan prosedyrar for periodisk gjennomgang og oppdatering av planane;

Dei naudsynte prosedyrane kan integrerast i allereie eksisterande tryggleiks- og kvalitetsstyringssystem og eksisterande administrasjonsprosedyrar bør utvidast på eigna måte.

Øvingsprosedyrar kan utvidast til å inkludere tilgangskontroll eller å teste aktsemda hos tilsette på stader der farleg gods med høg risiko blir oppbevart under transport. Regelmessig øving av sikringsplanen kan òg skje i form av kontorbaserte øvingar eller andre øvingar som på eigna måte evaluerer sikringstiltaka som er på plass.

- g) tiltak for fysisk sikring av den transportinformasjon som sikringsplanen inneheld; og

Sikringsplanen må vernast frå uautorisert tilgang, t.d. elektronisk på ein passordsikra datamaskin på ein stad med avgrensa tilgang. Dersom planen blir skriven ut, bør han oppbevarast sikkert, handsamast som eit sensitivt dokument, og berre delast med naudetatar eller kontrollmyndigheiter ved førespurnad. Alle med tilgang bør vere merksame på at informasjonen han inneheld berre skal gjerast tilgjengeleg ved behov.

- h) tiltak for å sikre at distribusjon av informasjon knytt til transportoperasjonane som er omtalte i sikringsplanen er avgrensa til dei som har behov for det. Slike tiltak skal ikkje kunne komme i konflikt med kravet til informasjon annan stad i ADR/RID.

Ein sikringsplan som spesifikt skildrar risikopotensial er eit særst sensitivt dokument som berre bør vere tilgjengeleg for unikt identifiserte individ. Det krev spesielle tiltak som må skriftfestast i sikringsplanen. Det krev òg IT-sikring.

ANM: Transportørar, avsendarar og mottakarar bør samarbeide med kvarandre og med vedkommande styringsorgan for å utveksle informasjon om trusselbiletet, iverksetjing av sikringstiltak og respons på sikringsrelaterte hendingar.

Kommunikasjon og førehandsvarsling – farleg gods med høg risiko

Mobilkommunikasjon bidreg til å førebyggje kriminalitet. Det gjer det mogleg for sjåførane å kontakte basen ved framkomst til ein ledig plass eller å rapportere mistenkjeleg aktivitet.

Mobilkommunikasjon gjer det òg mogleg for transportøren å halde oversikt over ruter og plassar som blir nytta til parkering over natta.

Køyretøy bør utstyrast med radio eller andre former for tovegs kommunikasjon mellom sjåfør og basen.

Sjåførar bør instruerast i å kommunisere med den operative basen sin med hyppige og regelmessige mellomrom. Dei bør melde om kor dei er, kva for rute dei tek og om mogleg pårekna framkomsttid til neste destinasjon, saman med ei stadfesting på at alt er i orden.

Dei bør òg instruerast i å varsle basen om eventuelle uvanlege eller mistenkjelege aktivitetar. Det bør vurderast om sjåføren skal nytte eit passord for å slå alarm.

Informasjon om ruta og karakteren til det farlege godset med høg risiko bør haldast konfidensielt. Det bør vurderast å organisere kolonnekøyning og/eller skjult/ open eskorte for slik last.

Dersom verksemda får kjennskap til relevant informasjon, bør ho samarbeide med offentlege styresmakter, leverandørar og kundar for å få sett i gang eigna mottiltak (sjå òg 1.10.3.2.2 (d)).

Kommunikasjon med personale – farleg gods med høg risiko

Organisasjonar bør sikre at alt personale involvert i transport av farleg gods med høg risiko, forstår behovet for skjerpa sikringstiltak. Det er sannsynleg at dei tilsette blir meir roa ned enn alarmerte av slike tiltak.

Open kommunikasjon tillet personale å rapportere inn mistenkjelege hendingar. En kan vurdere å setje opp ei døgnbemanna konfidensiell rapporteringslinje.

Rapporteringar om mistenkjeleg åtferd bør undersøkjast og rapporterast til dei rette myndigheitene.

I somme høgsensitive operasjonar kan det vere trong for meir formelle overvakingssystem. Slike system bør ein nytte med varsemd.

1.10.3.3 Innretningar, utstyr eller åtgjerder for å hindre tjuveri av køyretøy/tog/vogn som transporterer farleg gods med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.3), og lasta i denne, skal nyttast. Det skal sikrast at slikt utstyr alltid er operativt og effektivt. Bruk av slikt utstyr skal ikkje vere til hinder for eventuelle redningsinnsatsar.

ANM: Allereie innmontert telemetriutstyr eller anna utstyr for sporing av lasta skal nyttast ved transport av farleg gods med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høg risiko (sjå tabell 1.10.3.1.3), når dette er naturleg for å overvake flytting av slikt gods.

For implementering av desse føresegnene for vegtransport blir det vist til krava i kapittel 8.4 i ADR (føresegner om tilsyn av køyretøy).

“Åtgjerder” dekkjer driftsrutinane som er på plass, som kan omfatte å setje inn ressursar til overvaking, å plassere fraktkonteinarar dør til dør for å hindre tilgang, eller å sikre at spesifikke tiltak er på plass for særleg sensitivt gods, slik som transport utan stopp undervegs.

Sporingsystem er allment tilgjengeleg for varebiler og tilhengjarar; det blir tilrådd å montere slikt utstyr når ein transporterer farleg gods med høg risiko. Det kan òg vere føremålstenleg å vurdere å spore frakta eller konteinaren i seg sjølv viss godset er spesielt sensitivt eller attraktivt for tjuvar.

Sikring på vegen

Sjåførar bør rapportere alt uvanleg til sin overordna, og til politiet dersom det er føremålstenleg. Dei bør rapportere om forhold som inkluderer avvik under lasting, låsing eller forsegling, eller i dokument, endringar i leveringstilvisingar, eller mistankar om personar eller køyretøy.

Sjåførar bør rådast til å:

- Der det er føremålstenleg, å fjerne tenningsnøkkelen, låse førarhusdørene og køyretøyet sitt lasterom og slå på ein alarm eller ei sperre når dei må forlate bilen utan tilsyn – sjølv ved betaling av drivstoff eller under ein leveranse;
- Fylle drivstoff inne på området før avreise, så langt det er mogleg;
- Planleggje køyreruta på førehand og unngå stopp, uavhengig av grunn. Sjåføren bør unngå rutinemessige stopp for sigarettar, aviser, e.l. ved å pakke med seg alt som trengst til turen før avreise;
- Aldri la vindaugene stå opne når dei er borte frå køyretøyet;
- Nytte førehandsplanlagde, sikre og godkjende nattparkeringsfasilitetar der det er mogleg. Be sjåføren om kvitteringane og gje sjåføren ei liste over nattparkeringsfasilitetar som samsvarer med kor utsett lasta er;
- Unngå spesielt å nytte usikra, vanlege parkeringsplassar som vanleg praksis;
- Låse alle dørene ved overnatting i førarhuset;
- Rygge køyretøyet opp mot ein vegg eller annan sikker barriere for å unngå tilgang til den bakre døra dersom det er føremålstenleg, men hugse at toppen og sidene av køyretøyet framleis vil vere utsett;
- Aldri ta med uautoriserte passasjerar;
- Aldri la køyretøyet stå utan tilsyn i eit bortgøymt eller uopplyst område på natta. Prøv å halde køyretøyet under oppsyn, og ver i stand til å raskt kunne returnere til det dersom det må forlatast utan tilsyn;
- Kontakte basen dersom det oppstår ei forseinking, eit problem eller ei endring i leveranseinformasjonen. Sjåføren bør ikkje endre den førehandsavtalte køyreruta utan ei godkjenning frå basen først;
- Aldri forlate tilhengjarar eller konteinarar utan tilsyn, uansett om dei er lasta eller ikkje.
- Dei bør berre setjast att på førehandsavtalte parkeringsområde med godkjent sikringsutstyr som er montert og fullt operativt.

Sjå Vedlegg III for ei liste over tekniske alternativ for å hindre tjuveri eller innblanding i køyretøy eller last under transportoperasjonar.

1.10.4 I samsvar med krava i 1.1.3.6 gjeld ikkje føresegnene i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 og 8.1.2.1(d) når mengda som blir transportert i kolli på ei transporteinng ikkje overskrider dei mengdene som er fastsette i 1.1.3.6.3, unnateke for UN-nr: 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 og 0500, og unnateke for UN-nr. 2910 og 2911 dersom aktivitetsnivået overstig A_2 -verdien (sjå første punkt i 1.1.3.6.2). I tillegg gjeld ikkje krava i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 og 8.1.2.1(d) når mengdene som blir transporterte i tank eller bulk på ei transporteinng ikkje overstig dei som det blir referert til i 1.1.3.6.3. Vidare gjeld ikkje krava i dette kapitlet for transport av UN-nr. 2912 RADIOAKTIVT MATERIALE, LÅG SPESIFIKK AKTIVITET (LSA-I) og UN-nr. 2913 RADIOAKTIVT MATERIALE, OVERFLATEFORUREINA GJENSTANDAR (SCO-I).

1.10.5 For radioaktivt materiale, reknar ein krava i dette kapitlet å vere fylte dersom krava i "Convention on Physical Protection on Nuclear Material"¹ og IAEA sitt rundskriv "The Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities"² er nytta.

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

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

Vedlegg

VEDLEGG 1

TEKNISKE ALTERNATIV FOR SIKRING AV MELLOMBELSE OPPBEVARINGSSTADER

Lastebilparkering

Det finst kanskje ingen nasjonal definisjon av ei "sikra lastebilparkering", men der det finst bør han nyttast. Det finst kanskje ingen formelle standardar for å vurdere sikringsnivået på ei lastebilparkering, eller effekten av det. Tilkomsten og kvaliteten på sikringstiltak og andre fasilitetar på ei lastebilparkering kan endre seg raskt. Operatørar bør sjølv forvise seg om at sikringsnivået er tilfredsstillande på alle dei lastebilparkeringane som skal nyttast.

Heftet "[Truck parking areas 2009](#)" er ei fellesutgåve frå International Transport Forum (ITF) og International Road Transport Union (IRU), og inneheld informasjon om omtrent 2000 lastebilparkeringsområde i 44 land. Dataa blei samla inn av IRU Member Association og verifiserte av nasjonale transportstyresmakter. Det same dokumentet er tilgjengeleg på fire språk (engelsk, fransk, tysk og russisk).

Vakter – farleg gods med høg risiko

Mange verksemdar nyttar interne vakter. Den største fordelan er tilsettlojaliteten, men det finst sjølvstule ulemper òg. Denne typen vaktordning er kostbar og fleire vakter vil vere naudsynt for å oppnå 24-timars sikring. Det er ein fast kostnad som må vegast opp mot andre krav.

Sikring kan svekkjast gjennom vaktene sin kjennskap til kollegaar. Av same grunn kan interne vakter synest at visitasjonar av kollegaar på staden kan vere vanskelegare enn innleigde vakter.

Dersom ein vel innleigde vakter, er det naudsynt å vere merksam på sårbarheitene knytte til dette alternativet, sjølv om ein nyttar eit veletablert firma. Det er ein fare for at innleigde vakter ikkje veit nok om drifta i verksemda, og derfor vil mislykkast i å kjenne att risikoar. Viss det er mogleg bør det leggjast til rette for ei gruppe eksterne vakter som kan bli kjend med verksemda.

Somme vaktelskap tilbyr omreisande vakter. Dei ser ofte til lokala fleire gongar i løpet av natta. Det er viktig å ha eit stemplingsur, slik at det kan verifiserast når vaktene kom til lokala og kor lenge dei blei verande. Vaktene bør sjølvstule variere besøkstidene sine og ikkje opparbeide seg ein rutine, ettersom det snart ville bli openbert for kriminelle. Det er òg viktig å forsikre seg om at vaktene er klare over kva som kan bli borte frå området.

I ein naudsituasjon bør òg vaktelskapet ha høve til å kontakte nøkkelhaldaren så fort som råd er. Jo lenger tid prosessen med å rapportere hendinga tek, jo meir tid har dei kriminelle til å sleppe unna, og jo mindre sannsynleg er det at tap kjem til rette.

Dersom det er avgjort å nytte eit uavhengig vaktelskap, er det viktig at kontraktøren har godt kvalifisert personale. Derfor bør ein sjekke rekrutteringsrutinane til vaktelskapet.

Sikre eigedommar

Det lokale politiet og forsikringssselskapet til verksemda bør vere i stand til å gje råd om sikring av eigedommane.

Når ein sikringsplan blir sett opp, bør dei følgjande områda vurderast:

- Perimetersikring (gjerde);
- Områdetilgang og -kontroll (barrierar);
- Overvaking: lysanlegg og kameraovervaking (CCTV);
- Vakter;
- Inntrengjardeteksjon;
- Besøkskontroll;
- Avgrense talet på nøkkelhaldarar;
- Tilsettparkering borte frå hovudområdet;
- Kontrollert tilgang til lasteramper, oppbevaring av køyretøynøklar og kontrollsystem;
- Rutinar for visitasjon av personale og køyretøy;
- Sikring av verktøy og utstyr som kan hjelpe kriminelle å stele lastebilar eller last.

Riktig perimetropplysing bør gjere det lettare å identifisere inntrengjarar og køyretøy. Kameraovervakingssystem bør kunne overvake, oppdage, gjenkjenne eller identifisere, og bør koplast til andre inntrengjardeteksjonssystem og fysiske forseinkingstiltak ved perimeteret rundt verksemda.

Råd om fleire detaljerte tiltak kan vere tilgjengeleg frå nasjonale tryggingssstyresmakter, t.d. den *Guide to Producing Operational Requirements for Security Measures* (<https://www.cpni.gov.uk/system/files/documents/d5/76/Guide-to-producing-operational-requirements-for-security-measures.pdf>) som inneheld detaljert rettleiing om driftskrav for:

- Inngjerding;
- Tryggingsslyssetjing;
- Kameraovervakingssystem (CCTV);
- Inntrengjardeteksjonssystem langs perimeteret rundt verksemda;
- Fysiske forseinkingstiltak;
- Inntrengjardeteksjonssystem/innbrotssalarmar.

Lagersikring

Tjuveri frå **uteområda** held seg som eit av dei største problema for operatørane. Tjuvar kan vere sikre på at køyretøy og ofte lasta deira vil stå på områda til visse tider.

Det finst ei rekkje måtar å forbetre sikringa av køyretøy, og eit effektivt depotsikringssystem vil kjøpe tid, ein vital faktor i førebygging av kriminalitet. Like fullt er det ikkje billeg med god sikring, så det er viktig å vurdere behova nøye.

Besøkande til områda bør ha ei avtale, og tryggleikspersonell bør informerast om besøket deira på førehand. Verten, som bør vere ein del av personalet, har ansvaret for dei besøkande som bør følgjast under heile visiten.

På mange område krevst det allereie at besøkande legg att alt elektronisk utstyr i vakta før tilgang. Å utvide denne praksisen av sikringsrelaterte omsyn bør vurderast.

Oppbevaring av køyretøy over natta i lukka bygningar er ofte berre praktisk for lette varebilar. Tunge kommersielle køyretøy treng meir plass og står som regel utanfor. Der køyretøy står inne, bør brannrisikoen vurderast. Dessutan kan lagerbygningar gje dekning for inntrengjarane.

VEDLEGG

Å forlate køyretøy ståande mot gjerde, i den tru at dei vil vere sikre, bør ein unngå. Trass i at gjerda vil verne bakkørene, vil framleis toppen og sidene vere utsett. Å rygge køyretøya opp mot kvarandre vil berre gje bakkørene avgrensa sikring. Der det er mogleg, bør køyretøy parkerast tett saman og med lasta køyretøy i midten.

Inngjerding

Inngjerding er viktig sidan det utgjer den første fysiske barrieren til eit område. Når ein vurderer type eller storleik på inngjerdinga som skal setjast opp, bør ein også ta omsyn til korleis lokale planmyndigheiter vurderer at dette vil påverke omgjevnadene.

Det finst fleire typar og standardar av kommersielle gjerde som er i vanleg bruk for områdesikring. Men sjølv dei sikraste typane kan ein godt førebudd inntrengjar som er sterk, smidig og målmedviten til slutt komme seg over, gjennom eller under.

Det mest nytta gjerdet er det relativt billige nettinggjerdet. Det er likevel berre i stand til å forseinke ein etter måten smidig inntrengjar i veldig kort tid.

Den sveisa nettingversjonen (tryggingsgjerde) eller stålpalisadegjerdet har svært nyttige eigenskapar. Sistnemnte er sterkt og rigid og gjer det godt mogleg å montere inntrengjardeteksjonssystem av ein eller annan type langs perimeteret rundt verksemda (Perimeter Intruder Detection System – PIDS).

Dersom perimeteret grensar til ein offentleg veg, gangveg eller andre frekventerte område, kan eit enkelt gjerde med ein påmontert PIDS starte ein alarm så ofte at han blir ubrukeleg. Den mest praktiske løysinga vil kanskje vere eit dobbelt gjerde med det indre gjerdet alarmert, eller ei alarmert stripe mellom dei to gjerda. Det inste gjerdet bør vere det vanskelegaste å klatre over og trengje gjennom, for å sikre størst mogleg forseinking.

For store område vil kanskje ikkje sterk inngjerding vere praktisk mogleg. I slike tilfelle kan det vere betre å konsentrere seg om områda som treng høgast grad av sikring.

Somme operatørar har installert elektriske eller elektrifiserte gjerde, som både kan fungere som eit alarmsystem og ein kraftig avskrekkar.

Kriminelle vil alltid prøve å finne ein veg inn til sikre parkeringsplassar. Det er ikkje mogleg å rekne med elvar eller jorde som ei sikker naturleg grense.

Mange gjerde har strengar av piggråd. Somme har piggrådspolar (eller konsertinaar) på toppen, medan nokre få har inkorporert piggråd av barberbladstype slik som NATO-piggråd.

Ordinær piggråd, anten i spole eller i strengform, er mykje mindre verknadsfullt som skremselstiltak og som eit praktisk defensivt tiltak enn dei ulike utformingane med barberblad. For å unngå juridiske problem, bør ein like fullt berre nytte NATO-piggråd godt utanfor rekkjevidde av forbipasserande.

Dersom piggråd er plassert på toppen av eit gjerde for å hindre klatring, må det vere utilgjengeleg for barn. Det har ein tendens til å avgrense bruken til gjerde som ikkje kan klatrast i utan bruk av klatreutstyr. For å gjenta, for å unngå juridiske problem bør det vere openbert for omverda at piggråd eller NATO-piggråd er i bruk.

Gjerde bør monterast i samsvar med relevante standardar og eit vedlikehaldsprogram bør utformast.

Haugar og grøfter

Haugar rundt grensene på depotet kan faktisk redusere tryggleiken, dersom dei er dårleg planlagde. I verste fall kan haugar senke dei effektive høgdene på gjerda.

Grøfter er òg ofte føreslege som eit tiltak for å auke sikringa. Dei vil ikkje hindre tjuveri frå køyretøy, men vanlegvis hindre tjuveri av køyretøy og tilhengjarar.

Portar

Installer portar som er tilpassa risikoen. Portar må vere tilpassa til og minst like sterke som inngjerdinga. Dei beste, og mest kostbare, er elektriske skuveportar som går på skjener, sidan desse er mykje meir robuste enn ordinære skuveportar, som vil krevje tilgang for fotgjengarar dersom dei ikkje er døgnbemanna. Eit alternativ er eit godt sett av metallportar med effektive låsar.

Andre verknadsfulle tiltak inkluderer portar med dobbel lås med hengsla påsveiste, for å hindre at dei blir løfta av. Skruane bør vere bolta og sveiste der det er mogleg for å hindre fjerning. Det same gjeld for skruar og hengsle på køyretøylåsar.

Ein god hengjelås av herda stål bør nyttast, og det bør sørgjast for at bøyelen er så kort som mogleg på ein standard hengjelås og at hengjelåsen har eit lag med herda stål. Det gjer det vanskelegare å opne dei ved hjelp av skjereutstyr og kjøper dessutan tid.

Inntrengjaralarmar og verifikasjonssystem

Inntrengjaralarmar bør nyttast til å overvake portar. Rørsledetektorar kan òg vurderast. Dei bør ikkje stillast inn på eit altfor sensitivt nivå, men bør framleis vere i stand til å detektere dersom nokon til dømes køyrer inn i lagerportane.

Operatørar bør vere klare over at politiet i aukande grad avstår frå å respondere på alarmar frå kommersielle område med gjentatte falske alarmar frå før, med mindre det er stadfest at ein inntrengjar er til stades. Det finst ulike måtar å gjere dette på og eit visst tal tilgjengelege inntrengjarverifikasjonssystem.

Det mest kostbare består i eit holkamera typisk plassert ved ein port eller andre sannsynlege tilgangspunkt. En inntrengjar utløyer kameraet ved å bryte strålen frå alarmsystemet. Når det er aktivert, vil denne typen system ta bilete med korte mellomrom.

Andre billegare system fungerer med utgangspunkt i allereie eksisterande utstyr. Til dømes kan ein kjøpe programvare som koplar innbrotsalarmen til ein standard PC. Når ein inntrengjar bryt strålen, vil programvara få tilgang til kameraet som filmar det aktuelle området. Dei siste ti sekunda av opptaket kan deretter visast om att frå kva for stad som helst der det finst ein skjerm med telefonsamband til systemet.

Somme høgrisiko område kan krevje inntrengjarsikrande grensegjerde. Det finst hjelpemiddel som utløyer kameraet når ein inntrengjar bryt strålen langs eit grensegjerde.

VEDLEGG

Lagerbelysning

God lyssetjing er eit essensielt sikringstiltak for lager, i tillegg til at det har helse- og tryggleiksmessige fordelar. Eit godt opplyst perimergjerde, utan dekkjande vegetasjon, er eit godt utgangspunkt.

Sikringslysetjing:

- Hindrar inngang til området;
- Skjuler vakter og aktivitetane deira;
- Hjelper den visuelle observasjonen til patruljerande vakter;
- Stør CCTV-overvaking;
- Lyser opp tilgangspunkt;
- Gjer søk etter køyretøy enklare.

Ønsket om sikring må vegast opp mot den forstyrringa som overdriven lyssetjing kan føre til i miljøensitive område, der infraraudt lys kan vere meir passande.

Kameraovervaking

Kamerateknologien betrar seg hele tida. I teorien er installerte overvakingskamera ved sida av strålerørsleaktivatorar ein utmerkt måte å overvake eit lager på. Det finst likevel fleire aspekt som ein må sjå på før ein gjer omfattande investeringar.

Ein konsulent kan leigast inn i staden for å stole på installatøren sine råd. På den måten er det meir sannsynleg at eit system tilpassa behova blir montert, og at ein unngår overdriven installasjon.

Ei publisering frå det britiske innanriksdepartementet kalla "CCTV Operational requirements" er tilgjengeleg på internett som eit nedlastbart PDF-dokument.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/378443/28_09_CCTV_OR_Manual2835.pdf

Det gjev eit klarare bilete av korleis ein skal gå fram for å avgjere kva som faktisk er naudsynt ved bruk av CCTV.

Det er avgjerande at ei verksemd har ressursar til å halde kameraa under oppsyn døgeret rundt, eller i det minste set av tid til å sjekke opptaka. Der kamera blir overvaka kontinuerlig, bør skjermene vere synlege for den ansvarlege personen og ikkje blokkerast på nokon måte. Tilsvarande bør ikkje andre tilsette eller besøkande kunne sjå overvakingsskjermene, og derfor bør avgrensingar på kameraa etablerast. CCTV vil berre ha ønskt verknad dersom kamera har best mogleg dekning og viss opptaksutstyret verkar på rett måte.

Om naudsynt bør kamera flyttast på regelmessig for å unngå at blindsoner blir utvikla og blir kjende. Ein bør unngå desse grunnleggjande feila:

- At utstyret ikkje blir skrudd på;
- At det ikkje er nok tomme band tilgjengeleg før nytt opptak startar;
- Vedvarande bruk av slitne band. Eit eksperttips er å byte analoge band etter at dei er blitt brukte tolv gongar, for å halde ved like biletkvaliteten.

Moderne digitale opptaksfasiliteter sørger nå for mye bedre bilder, så der det er mulig bør disse brukes.

PT-kamera (pan and tilt cameras) er gode for å fokusere på utvalde område. Dei består av eit rørleg kamera med vernedeksel som gir brukaren ei meir fleksibel overvaking.

Kuppelkamera kan ha fordelar framfor PT-kamera, sidan området dei dekkjer er kraftig betra. Dei gjer det òg vanskeleg for inntrengjarar å vite om dei er tekne opp på film. Det bør vurderast å nytte fastmonterte kamera på utandørsveggar. Desse er billige og det er mindre som kan gå gale enn med kuppel- og PT-kamera. Eit ideelt system for verksemder med stramt budsjett kan vere ei blanding av ulike kameratypar.

Kamera montert på tårn er meir allsidige enn kamera på bygningar og vil ofte vere å føretrekkje. I slike posisjonar vil det òg vere kuppelkamera som skannar området mest effektivt, og dei kan gje ekstra fordelar som eit administrasjonshjelpemiddel. Til dømes vil eit kuppelkamera kunne overvake utan å gjere retninga kjend.

Stillbiletkamera aktivert av strålerørsledetektorar er eit alternativ til videokamera.

Det er òg viktig å forsikre seg om at eit velkjent selskap utfører regelmessig service på kameraa. Det finst mange verksemder som spesialiserer seg på servicekontraktar på slikt utstyr. Tilstanden til materialet som vernar linsa bør sjekkast nøye. Belegget er der for å verne kameraet frå skade frå ver og vind, men kan sjølv bli skada over tid og forvrengje kamerabiletet.

Inntrengjarar vil ofte prøve å ikkje bli oppdaga ved å vende kamera oppover, men vil kanskje ikkje gjere det på kamera på tilgrensande eigedommar. Det bør vurderast å ha ei gjensidig ordning med naboverksemdene. Dersom lokala/eigedommane ligg i eit industriområde med avgrensa inn-/utgangar, bør det vurderast å nytte kamera som dekkjer desse tilgangspunkta, enten finansiert av verksemdene på eigdommen eller som eit felles initiativ med kommunestyret. Svært stor varsemd bør visast med kamera i nærleiken av bustadområde for å unngå krenking av privatliv.

Tilleggsmerknader om depottryggleik

Det finst mykje dårleg praksis som kan gjere eit depot mindre sikkert. Til dømes gjev pallar som blir oppbevarte langs gjerde ein ferdiglagd stige til kriminelle. På same måte skal ikkje terminaltraktoren eller anna tungt utstyr setjast att der det er lett tilgjengeleg. Kriminelle kan nytte det til å køyre ned gjerde eller bryte gjennom portar.

Ofte blir tilhengjarar ståande festa til trekkvogner når dei er parkert på lagerområde. På den eine sida kan dette gjere jobben til dei kriminelle mykje enklare. Like fullt kan ei tilstrekkeleg god sperre montert på trekkvogna gjere jobben til dei kriminelle vanskelegare. Viss dei kriminelle tek med ei trekkvogn for å flytte tilhengjaren vekk, kan ei urokkeleg trekkvogn frustrere dei.

Når tilhengjarar er kopla frå einingane bør dei sikrast med lås på king-pin (koplingsbolten) eller lås på støttebeina. Det bør vurderast om tomme køyretøy på lagerområde skal setjast att med forhenga dregne til sida. Det kan hindre kriminelle frå å øydeleggje dyre forheng for å sjå kva som er på innsida.

Visitasjonar på staden av køyretøy og personell som entrar eller forlet lagerområde er akseptert praksis ved mange operasjonar. Eit køyretøy på eit tilsynelatande rutineoppdrag kan vere i ferd med å fjerne gods utan løyve.

VEDLEGG

ADR-krav til tilsyn av køyretøy

Det blir tilrådd å setje seg inn i krava i kapittel 8.4 i ADR òg (skildra nedanfor)

8.4.1 Køyretøy som transporterer farleg gods i dei mengdene som er gjevne i dei særskilde føresegnene S1 (6) og S14 til S24 i kapittel 8.5 for eit bestemt stoff i samsvar med kolonne (19) i tabell A i kapittel 3.2 skal vere under tilsyn, eller kan alternativt parkerast utan tilsyn på ein sikra lagerplass eller eit sikra fabrikkområde. I mangel av slike høve for parkering kan køyretøyet, etter at dei naudsynte tryggleiksåtgjerdene er trefte, parkerast på ein avsides stad som fyller føresetnadene i (a), (b) eller (c) nedanfor:

(a) Ein parkeringsplass som er under tilsyn av ein vakt som er gjort kjend med lasta sine eigenskapar, og som veit kor føraren held seg;

(b) Ein offentleg eller privat parkeringsplass, der det er lite sannsynleg at transporteinga kan bli skada av andre køyretøy; eller

(c) Ein annan stad, åtskild frå hovudveg og bustader, og der publikum normalt ikkje passerer eller samlar seg.

Parkeringsplass som er nemnt i (b) får berre nyttast om ein stad som svarer til skildringa i (a) ikkje er tilgjengeleg, og parkeringsplass som nemnt i (c) får berre nyttast om stader som svarer til skildringane i (a) og (b) ikkje er tilgjengelege.

8.4.2 Lasta MEMUar skal vere under tilsyn, eller kan alternativt parkerast utan tilsyn på ein sikra lagerplass eller eit sikra fabrikkområde. Tomme, reingjorde MEMUar er unnatekne frå denne føresegna.

VEDLEGG 2

ADMINISTRATIVE RUTINAR OG DRIFTSPRAKSIS FOR Å REDUSERE SIKRINGSRELATERT RISIKO

Administrative rutinar

Det finst ei rekkje administrative rutinar som kan takast i bruk for å betre sikringa.

Leiinga bør:

- Kontinuerlig evaluere driftsrutinar;
- Vurdere moglege risikoar og alltid ha sikringstiltak i tankane;
- Sikre at tilsette kjenner seg trygge nok til å rapportere bekymringar og veit at arbeidsgjevaren deira tek rapporteringane på alvor og held dei konfidensielle;
- Oppbevare dokumentasjon om lasta på ein sikker plass. Kriminelle kan nytte fraktdokumentasjon for å vise at dei har rett på varene;
- Oppbevare alle nøklar på ein sikker plass. Leiinga bør utvikle ein sikker praksis for å kontrollere nøklar til køyretøy og lokale. Dersom sjåføren har nøklane til køyretøyet sitt når han ikkje er på jobb, bør han oppbevare dei sikkert heile tida, aldri gøyme dei for å bli plukka opp av ein avløysar, aldri forlate dei der dei kan kopierast, og sørgje for at det ikkje er mogleg å identifisere nøklane eller køyretøyet ut frå nøkkelknippet;
- Der det er mogleg, variere rutinar og sjåførar for å unngå å utvikle regelmessige mønster;
- Halde jamleg kontakt med det lokale politiet – kriminalførebyggjande politibetjent, kriminaleining eller lokal tryggingsteneste.
- Be sjåførane om å sikre førarhuset og lasterommet, der det er hensiktsmessig. Der det er mogleg, bør dei låse dørene til førarhuset ved lasting og lossing.
- Råde sjåførane til å ikkje snakke om lasta eller planlagd rute på ein offentlig stad eller over radio. Dei bør vere forsiktige når dei spør folk om vegen eller råd om parkering.

Der det er hensiktsmessig bør det nyttast forsegling for å verne lasta. Forsegling avslører raskt alle forsøk på tukling gjennom ein nummerkode spesifisert på førehand eller eit tilfeldig generert digitalt forseglingsnummer. Meir kostbare forseglingar er laga spesielt for å tole tøffe angrep.

Kriminelle kan prøve å få tak i køyretøy med verksemda si profilering og tilsettuniform som eit middel for å kunne hevde retten til å hente varene og/eller køyretøy. Ved vraking av køyretøy bør all identifiserbar profilering fjernast. Somme spesialistselskap tilbyr å fjerne profilering.

Vognkortet bør nyttast til å informere kontroll-/autorisasjonsstyresmakter om endringar av profilering og andre viktige delar. Avhendingsinformasjon relatert til vraka eller avskrivne køyretøy bør sendast til styresmaktene umiddelbart i rett skjema.

Generelt bør oppbevaring, utferding og retur av personaluniformer overvakast strengt. Når personale sluttar eller byter uniform bør uniformene deira returnerast. Særleg omhug bør visast ved utferding av tilsettuniformer til innleigde sjåførar.

Avdelingar eller område som tek imot eller sender farleg gods med høg risiko bør:

- Lage ei oversikt over køyretøyleveransar eller -hentingar der det er mogleg, slik at køyretøy som kjem kan kryssjekkast mot oversikta over venta køyretøy i vakthuset;
- Identifisere sjåføren og køyretøyet og gje kunden/mottakaren ei estimert leveringstid, som bør vere innanfor rimelege grenser av den pårekna leveringstida.

VEDLEGG

Driftspraksis

Sikring bør vere ein del av den daglege rutinen for alt personale som er involvert i transporten av det farlege godset. Sjøførar og medarbeidarar på varelager og uteområde bør få opplæring i gode vanar og sikring bør bli ein del av jobben deira.

Det må finnast klart formulerte standardar for ansvar og framferd. Desse må vere forståtte og aksepterte av alle som er involverte i transportoperasjonane. Som ein del av introduksjonen bør nye tilsette få opplæring i sikringstiltaka som er relevante for arbeidsoppgåvene deira.

Sikringsoppgåver bør leggast inn i arbeidskontraktane for alle tilsette. Sikring bør òg inngå i stillingsskildringa til alle tilsette som er involverte i transport av farleg gods.

Jamlege kontrollar bør utførast for å verifisere at sjåførane forstår og nyttar sikringsutstyret som er montert i køyretøya deira. Det same gjeld sikringsutstyret på områda. Mange verksemdar har innarbeida desse prinsippa i utviklingsprogrammet for tilsette.

Verksemda bør òg sjekke førarkort regelmessig – minimum kvar sjetten månad. Jamlege kontrollar bør haldast for å sikre at alt sikringsutstyret og alle kontrolltiltak fungerer korrekt.

Det er naudsynt å halde seg oppdatert på aktuell utvikling på sikringsfronten og å diskutere alle eventuelle problem med verksemda sin sikringssjef (viss det finst ein), lokale politikontaktar og andre i bransjen, slik at faktiske hendingar og andre si erfaring kan komme til nytte.

VEDLEGG 3

TEKNISKE ALTERNATIV FOR Å HINDRE TJUVERI AV ELLER INNGREP I KØYRETØY ELLER LAST UNDER TRANSPORT

Nøkkelkontroll

Parkerte køyretøy må låsast når dei står på basen og nøklane må oppbevarast i ein låsbar behaldar. Det kan enten vere ein nøkkelhaldar der alle manglande nøklar kan oppdagast ved eit augekast, eller om naudsynt eit sikkert metallskap. Duplikatnøklar bør ha liknande sikring og rommet nøklane blir oppbevarte i bør òg sikrast mot uautorisert tilgang.

Det er veldig viktig å ha eit utleveringssystem med jamlege kontrollar på kor nøklane er. Ved drift i låste lokale som ikkje er døgnbetente, er det viktig å følgje med på kven som har inngangsnøklane.

Talet på tilsette som kjenner sikringsordningane bør haldast til eit minimum. Der det er mogleg bør eit avgrensa tal nøkkelhaldarar peikast ut, og dei bør vere i stand til å nå området raskt.

Dersom nøklar går tapt bør låsane bytast omgåande, eller køyretøyet bytast ut med eit liknande som står parkert ein annan stad.

Køyretøy- og tilhengjarjournalar

Informasjon om køyretøy, tilhengjarar og last bør vere lett tilgjengeleg i tilfelle politiet treng han. Som eit minimum bør følgjande informasjon journalførast:

- Registreringsnummer på køyretøyet/serienummer på tilhengjaren;
- Merke;
- Modell;
- Karosseritype, til dømes køyretøy med lasteplan, med eller utan veggar, køyretøy med presenning, kassebil, tankbil;
- Identifikasjonsnummer på køyretøyet (VIN – Vehicle Identification Number);
- Motornummer;
- Girkassenummer;
- Andre identifikasjonsnummer, merke eller profilering;
- Tal på akslar;
- Spesielt utstyr montert (med serienummer);
- Sikringsutstyr montert;
- Kilometerstanden.

Front, side og bakside av køyretøy og anleggselement bør fotograferast. Det vil hjelpe politiet med skildringar og å halde utkikk etter stolen eigeidom.

Rørslene til kvart einskilt køyretøy bør registrerast dagleg med nøyaktig informasjon om lasta og sjåføren ved alle høve. Det bør òg registrerast kva for andre tilsette som kjem i kontakt med køyretøyet eller lasta, slik som personen som lastar varene.

VEDLEGG

Sikre køyretøy

Køyretøy kan sikrast ved hjelp av ei rekkje ekstra sikringstiltak. Desse bør vurderast:

- Nytte sikringsutstyr – det vil gjere køyretøy mindre attraktive for kriminelle. Dette bør diskuterast med forsikringsselskap, inkludert dei som forsikrar varer i transitt, køyretøyforhandlarar, transportsikringskonsulentar og sikringsutstyrsprodusentar.
- Få sikringsutstyr jamleg kontrollert av installatør.
- Kwart køyretøy vil trenge ulike nivå og typar av sikringsutstyr, avhengig av bruk. Alle køyretøy bør ha ei form for sperre, dersom produsenten ikkje allereie har montert det.
- Ved kjøp av køyretøy, vurdere sikringsutstyret som allereie er montert, og dessutan kva som kan installerast i tillegg.
- Forsikringsselskapet og kriminalførebyggjande betjent frå det lokale politiet kan gje spesifikke sikringsråd.
- Lastebilar blir stolne uansett kva dei måtte vere lasta med.

Anti-tjuveriutstyr

Produsentar lagar stadig meir sofistikert anti-tjuveriutstyr som ofte blir drive av køyretøyet sitt styringssystem.

Samtidig blir kriminelle meir utspekulerte. Om ikkje anna har det heva kvaliteten på sikringssystema i køyretøya til eit nivå som hindrar opportunistiske kriminelle – dersom at systema er aktiverte.

Mykje anti-tjuveriutstyr er sjølvaktiverande og er ikkje avhengig av at sjåføren hugsar å slå det på. Noko utstyr gjev sjåføren 30 sekund til å forlate førarhuset etter at motoren er skrudd av og nøkkelen er fjerna frå tenninga, og skrur seg deretter på automatisk. Systemet vil vere aktivert til det blir deaktivert av ein spesiell sikringsnøkkel, elektroniske berøringssensorar eller eit "smarkort".

Kundekrav

I dei seinare år har bilprodusentar i aukande grad montert alarmar og startsperrer som standard. Det har redusert talet på tjuveri gjort av opportunistar og blir ofte framheva i marknadsføringa av køyretøy. Tjuveriundersøkingar understrekar at kommersielle køyretøyaktørar ønskjer at produsentar skal montere alarmar og startsperrer som standard.

Men køyretøyprodusentar står ovanfor eit grunnleggjande problem. Så snart ein produsent monterer ein anti-tjuveriinnretning som standard, vil denne informasjonen vere lett tilgjengeleg for kriminelle. Tidlegare har ikkje godskøyretøyprodusentar montert anti-tjuveriinnretningar ved produksjon, men heller tilbydd ettermonteringssystem på forhandlarnivå. Det er no i endring og godskøyretøyprodusentar vil i framtida tilby anti-tjuveriinnretningar som standard på nye modellar.

Forsikringsselskap har blitt meir proaktive i spesifiseringa av anti-tjuveriutstyr i kommersielle køyretøy. Til dømes fører den britiske forsikringsindustrien sitt testanlegg på Thatcham ei liste over godkjende sikringsinnretningar.

Produsentar tilbyr fabrikktilpassa sikringssystem på mange lette kommersielle og nokre tunge kommersielle utval. Dei betrar òg kvaliteten på ettermonteringsutstyr og startsperrer som blir tilbydd av forhandlarar.

Dersom køyretøy er monterte med godkjende system kan ei verksemd vere kvalifisert for reduserte forsikringspremiar. På den andre sida kan manglande føregjerder i aukande grad føre til at forsikringsselskapa nektar å dekkje tap. Viss eit køyretøy med eit montert sikringssystem blir stole som eit resultat av at innretninga ikkje er aktivert, kan forsikringsselskap nekte å utbetale krav.

Følgjande tekst presenterer hovudtypane av sikringssystem som er tilgjengelege for kommersielle køyretøy og korleis produsentar betrar køyretøysikring.

Fysisk køyretøysikring

Fysisk sikring av kommersielle køyretøy kan vere i form av fleire eller sterkare sikringslåsar, gitter og liknande. Det kan anten gje uavhengig sikring eller supplere eit alarmsystem. Isolert sett kan fysisk sikring vere ei enkel og kostnadseffektiv løysing i lågrisikosituasjonar. Det kan òg vere eit sterkt hinder for ein opportunistisk angripnar.

Mange sikringslåsar avheng av at sjåføren betener dei manuelt. "Smekklåsar" er raskt blitt standardutstyr på tilgangspunkt til lasterom i store kommersielle køyretøy. Dei har vist seg å vere ekstremt populære hos fraktselskap som leverer på kolli på fleire stader. Sjøførar treng berre å late att døra, så er lasta automatisk sikra. Likevel er all sikring berre så god som det svakaste punktet. Majoriteten av sikringsinnretningar er faktisk sterkare enn karosseriet dei er monterte til.

Hovudformålet med skiljeveggen som skil sjåfør-/passasjerområdet og lasterommet i kassebilar er for å isolere varene i lasterommet. Til dømes betyr ein skiljevegg i kassebilen at tilgang berre er mogleg gjennom lastedørene på sidene eller bak, som kan sikrast med ekstra låsar.

Skiljeveggar kjem i ulike material, som massivt stål, kryssfiner eller stålnetting. Korrekt montert skiljevegg i netting kan gje tilstrekkeleg sikring, men likevel gje tjuvane sjanse til å sjå varene og derfor sannsynleggjere eit innbrot. Heile og ugjennomsiktige skiljeveggar er betre.

Startsperrer

Startsperra sitt mål er å gjere køyretøyet eller tilhengjaren urokkeleg. Startsperrsystem kan nyttast for seg sjølv eller integrerast i eit alarmsystem. Så å seie alle forsikringsgodkjende alarmsystem vil inkludere startsperrer som standard i ei eller anna form som ein del av det totale sikringssystemet.

Ved val av startsperrsystem, bør ein avvege det følgjande:

- Type køyretøy;
- Risiko for både køyretøy og last;
- Lastings- og lossingsaspekt.

Å montere eitt enkelt system for ein heil flåte, uavhengig av bruk, kan skape sårbarheit.

Rattlåsar

Rattstammelåsar blir bygde inn i nesten alle køyretøy under produksjon. Like fullt kan profesjonelle kriminelle raskt deaktivere fabrikkmonterte rattlåsar. Andre former for tilleggssikring og immobilisering bør derfor monterast.

Immobilisering av drivstoffventil

Den mest nytta metoden for immobilisering av køyretøy er å hindre at motoren startar. Ved bruk av dieselmotorar, som ikkje krev elektrisk tenning, immobiliserer ein motoren ved å stengje drivstoffpumpa. Dersom kriminelle likevel skulle bryte seg inn i førarhuset, klarer å deaktivere rattlåsen og sleppe opp handbremsen, vil dei vere i stand til å taue bort køyretøyet.

Immobilisering av startmotor

Startmotoren i alle typar køyretøy kan lett immobiliserast ved å endre koplinga. Immobilisering av startmotoren utgjer ofte ein del av ei kombinert alarm-/startsperrinnretning.

VEDLEGG

Immobilisering av bremsesystema

Immobiliseringsventilar for pneumatiske bremsar har gått gjennom ei stor utvikling sidan dei blei innførte. Dei kan no fungere i kombinasjon med alarmsystem og i tillegg inkorporere immobilisering av drivstoffventilen og startmotoren.

Hjulsperrer

Desse er ei effektiv form for immobilisering, spesielt for mindre hjul på varebilar og kassebilar. Hjulsperrer på store kommersielle køyretøy er tunge og uhandterlege. Sjøførar må tilpasse dei og låse dei på plass, så risikoen for at dei ikkje passar eller at dei blir sette på feil (spesielt om natta), er større enn for andre immobiliseringsinnretningar for køyretøy.

Immobilisering av semitrailerar – lås på king-pin (koplingsbolt)/lås på støttebein

Den desidert vanlegaste og mest effektive måten å immobilisere ein semitrailer på er med ein lås på king-pin (koplingsbolten). Dette er ei hardt herda klemme eller deksel av stål som passar rundt eller over king-pin og låser han i posisjon. Det gjer det umogleg for king-pin på tilhengjaren å koplast til svingskiva på trekkvogna.

Å montere lås på king-pin kan vere ein vanskeleg og skiten jobb. Lås på støttebein er eit alternativ. Både lås på king-pin og støttebein er manuelt betente innretningar, så sjåføren må setje dei på og låse dei i posisjon.

Kamera på køyretøy

Kamera blir i aukande grad nytta bak på lastebilar for å hjelpe sjåføren med å manøvrere køyretøyet. Det er òg eit verdifullt skjult tiltak for å overvake sikringa av lasta.

Alarmer

Immobilisering stoppar ikkje ein kriminell frå å vandalisere eit køyretøy eller å tømme det der det står. Alarmsystem gjer to ting:

- Dei lagar høg lyd som tener både som ei åtvaring og ein avskrekking; og
- Dei kan "kjøpe tid" når dei er monterte i kombinasjon med ei sperre.

Ved val av køyretøyalarm, bør det vurderast om han treng å vere:

- Manuell (må setjast på av sjåfør) eller automatisk (blir alltid sett på automatisk); eller
- Driven berre av køyretøyet sitt eige batteri eller av køyretøyet sitt batteri med ei reserveløysing.

Eit alarmsystem drive av køyretøyet sitt eige batteri kan vere fullstendig tilstrekkeleg for lette kommersielle køyretøy I lågrisikoopdrag, der batteriet er låst inn under panseret. Store kommersielle køyretøy med utsette batteri på understellet krev ei reserveløysing for alarmsystem. Det er lite føremålstenleg å ha eit alarmsystem som kan setjast ut av funksjon berre ved å kople batteripolane frå kvarandre. Som eit minimum bør det finnast ei reserveløysing som held i fire timar.

Nøkkelbrytarar skruer eit system på eller av (automatiske system "pulserer" for å la sjåføren gå tilbake i førarhuset eller å losse). Det er viktig å nytte nøkkelbrytarar/pulseringsinnretningar av god kvalitet og med eit stort tal kombinasjonar.

Verksemder bør følgje tilrådingane i standardar, t.d.

- Spesifikasjon av tjuveriførebyggjande innretningar installert som originalutstyr;
- Praktisk rettleiing for ettermonterte innretningar på køyretøy; og
- Praktisk rettleiing for trygging av varer i transitt.

Standardar kan òg omhandle spesifikasjonen av låsesystem for førarhuset på køyretøyet og sikring av lasteplanet.

Takmarkeringar – farleg gods med høg risiko

Den utstrakte bruken av takmarkeringar på store godskøyretøy hjelper luftborne styringsorgan med å identifisere stolne køyretøy. Vedkommande styringsorgan kan oppmuntre transportørar til å nytte takmarkeringar, spesielt transportørar som er involverte i farleg gods med høg risiko.

Alarmsystem for trekkvogn og tilhengjar, tank eller konteinar – farleg gods med høg risiko

For høgrisikolast kan uavhengig alarm monterast på trekkvogna, i tillegg til på tilhengjaren, tanken eller konteinaren. Der eitt enkelt delt alarmsystem dekkjer trekkvogna, i tillegg til tilhengjaren, tanken eller konteinaren når dei er kopla saman, kan reservebatteriet vere plassert på tilhengjaren, tanken eller konteinaren. Jobben til reservebatteriet er å sørge for uavhengig sikring når tilhengjaren, tanken eller konteinaren er kopla frå. Det kan derimot føre til at trekkvogna står utan noka form for alarmsikring når ho er kopla frå. I det tilfellet er det viktig å immobilisere trekkvogna.

Sporingssystem – farleg gods med høg risiko

Sporingssystem er strengt tatt ikkje anti-tjuveriinnretningar. Men dei kan bidra til å avskrekke tjuveri og finne att køyretøy, der tid ofte er essensielt. Transporttelemetri eller andre sporingssystemetodar eller -innretningar kan takast i bruk for å overvake det farlege godset med høg risiko, der det er hensiktsmessig.

Undersøkingar av køyretøy- og lasttjuveri viser ei auke i talet på operatørar som monterer sporingssystem som ein standard. Produsentar av sporingssystem rapporterer òg om ei auke i interesse frå operatørar.

Somme produsentar av sporingssystem tilbyr døgnovervaking via ein rørslesensor kopla til sporingseininga. Systemprodusenten er då i stand til å varsle eigaren dersom køyretøyet blir flytta ulovleg. Det betyr raskare respons på tjuveri.

Somme sporingssystem tilbyr ekstra funksjonar, inkludert:

- ekstern køyretøyimmobilisering;
- registrering av når dørene blir opna;
- tryggingsalarmer; og
- høve for geofencing.

Geofencing overvakar køyretøyet heile tida på ei førehandsfastsett rute eller på ein kjend stad. Alle uautoriserte rørsler vil automatisk utløse eit varsel.

Telematiske system gjev påviste køyretøyadministrative fordelar, i tillegg til ei betring av sikringa. Fordelane inkluderer betre drivstoffbruk, auka tryggleik og billigare vedlikehald. Desse fordelane betyr at dei telematiske systema tener seg inn etter ein relativt kort tidsperiode.

VEDLEGG

EX/II- og EX/III-køretøy som fraktar eksplosiv

I tråd med EU sin handlingsplan for eksplosiv (tilråding 18) skal alle EX/II- og EX/III-køretøy som transporterer eksplosiv vere utstyrte med dei sikringsbetrande løysingane som er identifiserte under.

Alle EX/II- og EX/III-køretøy som transporterer eksplosiv skal:

- 1) vere utstyrte med 24-timars fjernovervakingsystem (t.d. GPS-baserte system), som er overvaka av ein tilstrekkeleg godt utrusta overvåkingsstasjon. Overvåkingssystema (inkludert overvåkingsstasjonen) må der det er teknisk mogleg vere i påliteleg stand til å:
 - Identifisere kor køretøyet er;
 - Aktivere alarmen dersom køretøyet blir flytta frå oppgjeven stad på visse tider;
 - Aktivere alarmen dersom fastsette rom blir opna på visse tider og/eller på uautoriserte område;
 - Ein overfalls- og/eller ein tryggleiksalarmfunksjon.
- 2) Vere i stand til å immobilisere motoren på avstand, dersom det er trygt og i samsvar med trafikkreglane.
- 3) Vere utstyrte med eit anti-tjuverisystem.
- 4) Ha tilstrekkeleg sikre rom for eksplosiv.
- 5) Vere utstyrte med kommunikasjonsmiddel.
- 6) Ha ei velkjend merking festa til taket på køretøyet, i samsvar med ein spesifisert storleik og skildring.

VEDLEGG 4

MAL FOR SIKRINGSPLAN FOR VERKSEMD

Ved utarbeiding av ein sikringsplan, bør kvar verksemd vurdere sine eigne omstende, og kanskje redusere, variere eller nytte noko anna. Følgjande er berre ein føreslegen mal og bør ikkje reknast som den einaste løysinga.

Delar av malen nedanfor som ikkje blir rekna å vere føremålstenlege eller ikkje kan svarast på, bør fjernast.

Ein bør ha i bakhovudet at ein sikringsplan er underlagd føresegnene i spesielt

- 1.10.3.2.2 (f): evaluering, testing og gjennomgang av sikringsplanen;
- 1.10.3.2.2 (g): sikre fysisk sikring av transportinformasjonen som planen inneheld.

SIKRINGSPLAN FOR VEGTRANSPORT

[Set inn
namn på verksemda]

SETT I VERK — [set inn dato]

BERRE FOR INTERNT BRUK

INNHALDSLISTE

Del 1	Verksemdsinformasjon	Side []
Del 2	Sikringsstyring	Side []
Del 3	Kommunikasjon	Side []
Del 4	Sikringstiltak	Side []
Del 5	Diverse informasjon	Side []
Vedlegg A	Liste over personar med sikringsansvar og oppgåvene deira	Side []
Vedlegg B	Liste over personar autoriserte til å handsame farleg gods med høg risiko	Side []
Vedlegg C	Planteikningar av avgrensa område	Side []
Vedlegg D	Oversikt over når sikringsplanen har blitt revidert	Side []

DEL 1: Verksemdsinformasjon

- **Namn på verksemda**

[Set inn tekst]

- **Full postadresse og kontaktinformasjon (telefon – e-post)**

[Set inn tekst]

- **Full besøksadresse og kontaktinformasjon (telefon – e-post) til området denne sikringsplanen gjeld**

[Set inn tekst]

- **Namn og kontaktinformasjon (telefon – e-post) for utnemnd sikringskoordinator**

[Set inn tekst]

- **Oppsummeringsliste over farleg gods med høg risiko som blir handsama (t.d. i tilsvarande format som tabell 1.10.3.1.2 eller 1.10.3.1.3 for radioaktivt materiale)**

[Set inn tekst]

DEL 2: Sikringsstyring

A. PERSONALE

- **Liste over personar med sikringsansvar og oppgåvene deira**

Sjå Vedlegg A

- **Liste over personar autoriserte til å handsame farleg gods med høg risiko**

Sjå Vedlegg B

B. PROSEDYRAR (set inn tekst eller referanse)

- **for å rapportere frå møte og registrere sikringsrelaterte handlingar**
- **for å ta imot og formidle sikringsrelatert informasjon til relevant personale**
- **for å undersøke sikringsrelaterte hendingar**
- **for å handsame sikringsrelaterte varsel**
- **for lagring av sikringssensitiv informasjon (i papirformat og i elektronisk form)**
- **for å halde greie på flytting av farleg gods med høg risiko gjennom dei siste åra**

[Set inn tekst]

C. SIKRINGSUTSTYR

- **Informasjon om sikringsutstyr, inkludert vedlikehaldsprogram og dei tiltaka som skal setjast i verk i tilfelle feil på utstyr**

[Set inn tekst]

D. SIKRINGSOPPLÆRING

- **Informasjon om opplæringsprogram i sikringsbevissthet**

[Set inn tekst]

- **Informasjon om spesifikt sikringsopplæringsprogram for personale med sikringsoppgåver**

[Set inn tekst]

- **Informasjon om prosedyrar for å halde ved like opplæringsjournalar**

[Set inn tekst]

E. SIKRINGSTESTAR

- **Informasjon om planar og historikk rundt sikringsøvingar og -testar.**

[Set inn tekst]

DEL 3: Kommunikasjon**A. KOMMUNIKASJONSSAMBAND MELLOM VERKSEMD OG KØYRETØY**

- **Informasjon om kommunikasjonssamband med køyretøy, inkludert reservesamband**

[Set inn tekst]

- **Informasjon om kommunikasjonssamband mellom personale med sikringsoppgåver, inkludert reservesamband**

[Set inn tekst]

B. SIKRINGSVARSEL PÅ OMRÅDET

- **Personar som skal informerast i tilfelle eit sikringsvarsel går på området (både internt i verksemda og eksternt, t.d. politiet)**

[Set inn tekst]

DEL 4: Sikringstiltak

SÆRSKILDE OMRÅDE MED AVGRENSA TILGANG

- **Liste over særskilde område eller bygningar med avgrensa tilgang, med detaljerte skildringar om det følgjande for kvart område eller bygning:**
 - **tilgangspunkta**
 - **indikasjon på om allmenta har tilgang**
 - **sikringsutstyr for å avgrense og overvake tilgang, t.d. inngjerding, inntrengjardeteksjonssystem langs perimeter, lyssetjing, CCTV osv.**
 - **sikringsprosedyrar for å avgrense og overvake tilgang, t.d. patruljering, passeringssystem, identifisering av personar**

[Set inn tekst]

TRYGGING AV KØYRETØY

- **Opplysningar om montert utstyr i køyretøyet, eller prosedyrar på plass for å betre sikringa mot tjuveri eller inngrep i køyretøyet eller lasta.**

[Set inn tekst]

DEL 5: Diverse informasjon

Denne delen bør nyttast dersom det er ønskeleg å gje tilleggsinformasjon som kan vere relevant for sikringa av området.

VEDLEGG

VEDLEGG A: Liste over personar med sikringsansvar og oppgåvene deira

NAMN	STILLING	OPPGÅVER

VEDLEGG B: Liste over personar autoriserte til å handsame farleg gods med høg risiko

VEDLEGG

VEDLEGG C: Planteikningar av avgrensa område



Direktoratet for
samfunnsikkerhet
og beredskap

Rambergveien 9
3115 Tønsberg

Telefon 33 41 25 00

postmottak@dsb.no
www.dsb.no

ISBN 978-82-7768-482-6 (PDF)
HR 2410
Januar 2018

 /DSBNorge

 @dsb_no

 dsb_norge

 dsbnorge