

TEMA

# Industriveileder for sikring av transport av farlig gods på veg

Januar 2018



Direktoratet for  
samfunnssikkerhet  
og beredskap



Utgitt av: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 2018

Omslagsfoto: shutterstock.com

ISBN: 978-82-7768-376-8 (PDF)

Grafisk produksjon: Erik Tanche Nilssen AS, Skien



---

# Industriveileder for sikring av transport av farlig gods på veg

---

Januar 2018



<b>Innledning</b> .....	<b>7</b>
<b>Retningslinjer</b> .....	<b>9</b>
<b>Vedlegg 1</b> .....	<b>28</b>
Tekniske alternativer for sikring av midlertidige lagringsområder.....	
<b>Vedlegg 2</b> .....	<b>35</b>
Administrative rutiner og driftspraksis for å redusere sikkerhetsrisiko.....	
<b>Vedlegg 3</b> .....	<b>37</b>
Tekniske alternativer for å forhindre tyveri av eller inngripen i kjøretøy eller last under transport.....	
<b>Vedlegg 4</b> .....	<b>43</b>
Mal for sikringsplan for virksomhet.....	

*Den første utgaven av dette dokumentet kom i april 2005, ble revidert i august 2010, i januar 2013 og januar 2015.  
De nåværende reviderte retningslinjene er i tråd med ADR 2017 inkludert tilhørende endringer.*

#### **Ansvarsfraskrivelse**

Dette dokumentet er kun ment som informasjon og fastsetter retningslinjer for sikring av transport av farlig gods på veg. Informasjonen i retningslinjene er gitt i god tro, og selv om den er korrekt så langt forfatterne har kjennskap til, gis ingen garanti for at den er fullstendig. Den er ikke ment å være en fullstendig veileder for alle detaljerte aspekter ved sikring av transport av farlig gods på veg. Forfatterne er ikke ansvarlige for informasjonen gitt i disse retningslinjene.

**AEGPL** (European LPG Association)

[www.aegpl.eu](http://www.aegpl.eu)

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

<http://www.aise.eu>

**CEFIC** (European Chemical Industry Council)

[www.cefic.org](http://www.cefic.org)

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

[www.cepe.org](http://www.cepe.org)

**ECTA** (European Chemical Transport Association)

[www.ecta.be](http://www.ecta.be)

**EIGA** (European Industrial Gases Association)

[www.eiga.eu](http://www.eiga.eu)

**FEA** (European Aerosol federation)

[www.aerosol.org](http://www.aerosol.org)

**FECC** (European Association of Chemical Distributors)

[www.fecc.org](http://www.fecc.org)

**Fertilizers Europe** (formerly European Fertilizer Manufacturers Association, EFMA)

[www.fertilizerseurope.com](http://www.fertilizerseurope.com)

**FIATA** (International Federation of Freight Forwarders' Associations)

[www.fiata.com](http://www.fiata.com)

**IRU** (International Road Transport Union)

[www.iru.org](http://www.iru.org)



## INNLEDNING

Som følge av hendelsene 11. september 2001 anså internasjonale lovgivere det nødvendig å utvikle og iverksette tiltak vedrørende sikring for transport av gods på vei, jernbane og innlands vannveier mot mulig terrorrisiko. Videre har hendelser i Europa den siste tiden forsterket behovet for transportsikringsregelverk og årvåkenhet.

I motsetning til konvensjonelle sikkerhetsbestemmelser ble sikringsbestemmelser som bygger på relevante FN-anbefalinger oppført i ADR-kapittel 1.10, og retter seg mot alle involverte parter i transportkjeden.

Disse tiltakene trådte i kraft 1. januar 2005 og måtte være implementert ved utgangen av den vanlige overgangsperioden på seks måneder, innen 1. juli 2005. Siden da har et begrenset antall endringer blitt vedtatt, og i 2010 ble de innarbeidet i en oppdatert versjon av disse retningslinjene for å samkjøre dem med ADR 2011. I ADR 2013 ble kravene til radioaktivt materiale med høy risiko separert fra kravene til stoffer med høy risiko i andre klasser. Dette ble gjenspeilet i 2013-versjonen av disse retningslinjene, uten å påvirke selve veiledningen. De nåværende reviderte retningslinjene er i samsvar med ADR 2017, inkludert tilhørende endringer. Formålet med regelverket er å minimere risikoen for misbruk av farlig gods til terrorformål der personer, eiendom eller miljø kan være truet. Absolutt beskyttelse kan ikke oppnås ved transport av farlig gods.

Sikringstiltak bør være en integrert del av sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemet for enhver virksomhet involvert i transport av farlig gods.

De generelle kravene i ADR-kapittel 1.10 er obligatoriske. Imidlertid vil de spesifikke måtene man jobber for å oppfylle dem avhenge av individuelle omstendigheter hos foretakene i en spesifikk transportkjede, og deres vurdering av risiko og mulige utfall. For eksempel kan de tiltak som treffes av en virksomhet som ligger

i et boligområde eller i nærheten av en strategisk transportkorridor, være svært forskjellige fra de som treffes av en virksomhet som er lokalisert eller opererer i åpent landskap.

Disse retningslinjene har blitt utformet av industrien for å gi et utvalg av så omfattende tekniske og operasjonelle alternativer som mulig, der brukerne kan velge sin optimale kombinasjon for å oppnå samsvar med regelverkets krav i kapittel 1.10.

Disse retningslinjene er IKKE en beskrivende liste over alt en virksomhet må gjøre for å etterleve regelverket. Snarere forespeiler de noen sannsynlige utfall av en rekke mulige tiltak, der de enkelte kommentarer bare fullt ut kan forstås i sammenheng med aktuelle forskriftstekster.

Disse retningslinjene er av en frivillig og veiledende karakter. Virksomhetene må selv etter eget skjønn avgjøre hvordan de vil bruke disse retningslinjene, så lenge deres tiltak er i samsvar med gjeldende lovverk. I tillegg bør virksomhetene være spesielt oppmerksomme på å etterleve regelverket som gjelder databeskyttelse/ personvern, når de utfører tiltak på dette området.

Bestemmelsene i kapittel 1.10 gjelder ikke for transport av begrensede mengder iht. ADR 3.4 og mengder under grensene oppgitt i avsnitt 1.1.3.6.3 i ADR, med unntak av en rekke eksplosiver i klasse 1 og unntatte forsendelser av UN 2910 og 2911 i klasse 7, når aktivitetsnivået overstiger  $A_2$ -verdien.

Det viktig å merke seg at i sikringssammenheng så angår 1.1.3.6.3 også tank- og bulktransport av kjøretøy på vei.

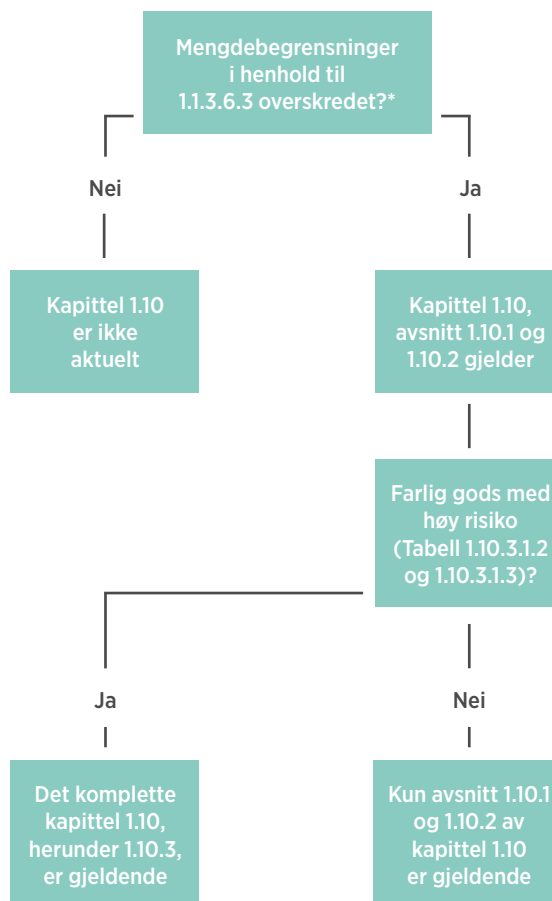
Kapittel 1.10 gjelder ikke for enkelte typer gods som er oppført i kapittel 1.10 som farlig gods med høy risiko (f.eks. kaliumcyanid UN 1680, klasse 6.1, emballasjegruppe I) med en mengdebegrensning på 0 kg per emballasje, da mengdene i avsnitt 1.1.3.6.3 har forrang over mengdegrensene oppgitt i kapittel 1.10 (unntatt for de forbindelsene som allerede er beskrevet ovenfor).

Mengdebegrensningene er knyttet til hver enkelt transportenhet. Dette hindrer ikke den totale årlige mengden transportert eller håndtert av en virksomhet å være over denne grensen. Dette gir mening ettersom ethvert misbruk vil være knyttet til en individuell transportoperasjon.

Dersom mengdegrensene overskrides gjelder kapittel 1.10 avsnitt 1.10.1 og 1.10.2. For farlig gods med høy risiko gjelder også avsnitt 1.10.3.

Avsnitt 1.10.3 introduserer konkrete og mer belastende spesielle regler for farlig gods med høyere farepotensial, og tar ikke bare for seg generelt misbruk og relaterte farer, men spesifikt misbruk med terrorformål og de potensielt alvorlige konsekvensene.

Følgende flytdiagram viser sekvensen av beslutninger som skal tas (mengde er relatert til emballerte varer, så vel som transport i tanker og bulkcontainere):



\* I henhold til ADR 1.10.4, er det ingen fritak fra 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 ikke for UN 2910 og 2911 dersom aktivitetsnivået overstiger A<sub>2</sub>-verdi, uavhengig av deres grense i 1.1.3.6.3.



---

## Retningslinjer

---

## RETNINGSLINJER

I disse retningslinjene er teksten til bestemmelsene i ADR-kapittel 1.10 oppført i grå skrift og på grå bakgrunn. De har alltid forrang over tilhørende kommentarer.

### KAPITTEL 1.10

#### **Bestemmelser om sikring (security)**

**ANM:** "Sikring (security)" forstås i dette kapittel som tiltak eller forholdsregler som iverksettes for å unngå tyveri eller misbruk av farlig gods som kan sette menneskeliv i fare, eller skade materiell eller miljø.

#### **1.10.1 Almennelige bestemmelser**

1.10.1.1 Alt personell som er involvert i transport av farlig gods skal vurdere kravene til sikring i dette kapitlet i samsvar med sine ansvarsområder.

Hver enkelt person involvert bør være klar over misbrukspotensialet til farlig gods. Alle må være oppmerksomme på gjeldende lovgivning i henhold til sitt ansvar i virksomheten. Dette gjelder like fullt for eksempel for ansatte hos avsendere, lastere, transportører, lossere og mottakere.

Pålitelige og ansvarlige medarbeidere er sentrale for å sørge for at sikringstiltak har god virkning. Dokumentert informasjon om bakgrunn og erfaring til nyrekruttede bør innhentes.

Virksomheter bør sikre at alle ansatte som er involvert i transport av farlig gods innehar verifiserbare:

- Autorisasjoner, sertifikater og driftsdokumenter der det er aktuelt, og
- eventuelle nødvendige arbeidstillatelser osv.

Søkere bør opplyses om at å gi uriktige opplysninger, eller å holde tilbake informasjonsmateriell, vil være grunnlag for å nektes intervju, eller for oppsigelse dersom vedkommende er ansatt.

I overensstemmelse med gjeldende nasjonal lovgivning, bør arbeidsgivere sjekke ansettelseshistorien til alle som er involvert i transport av farlig gods ved rekruttering, samt autorisasjoner o.l. med jevne mellomrom.

Kandidaten bør bli spurt om følgende informasjon:

- Fullt navn
- Adresse
- Fødselsdato
- Nasjonalt, statlig eller annet unikt personlig identifikasjonsnummer der det er hensiktsmessig
- Opplysninger om eventuelle tidligere straffedommer (der dette er tillatt ved lov)
- Fullstendige opplysninger om referanser (der det er aktuelt)

En sammenhengende oversikt over søkerens utdanning og ansettelseshistorie bør innhentes. Generelt bør informasjon om de foregående ti år etterspørres, og som et absolutt minimum dekke de fem siste årene.

- Hvis mulig bør direkte kontakt tas med tidligere arbeidsgiver(e) for å diskutere søkerens arbeidshistorie og karakter.
- Ved sjekk av referanser via telefon, bør nummeret oppgitt av søkeren sjekkes f.eks. i en telefonkatalog, søketjeneste eller internettsøk.
- Åpne referanser som "til den det måtte angå" bør ikke aksepteres.
- Skriftlige bekreftelser kan fås fra arbeidsgivere, utdanningsmyndigheter og så videre.
- En fremdriftsplan hvor alle utførte handlinger blir registrert, bør tas vare på.
- Identitet bør kontrolleres ved å spørre om å få se pass, offisiell legitimasjon med bilde (for eksempel førerkort med bilde), regninger sendt til søkerens adresse og så videre.
- I fravær av et identitetskort bør et nylig fotografi av søkeren innhentes og han/hun bør signere det i nærvær av en representant fra virksomheten.
- Førerkort bør sjekkes grundig for misfarging og forsøk på endring eller fjerning av elementer. Det bør kontrolleres at bakgrunnsfargene er riktige og intakte. Misfargede eller skadde førerkort bør skape mistanke og det bør kontrolleres om de er godkjente. Førerkortet skal kopieres og kopien arkiveres.

Mye av denne informasjonen kan samles som en del av et godt strukturert intervju.

1.10.1.2 Farlig gods skal bare tilbys for transport til transportører som er tilfredsstillende identifisert.

Ingen spesielle tiltak er nødvendig hvis det eksisterer et regelmessig forretningssamarbeid med transportøren ettersom identiteten til forretningspartneren er kjent. Imidlertid bør det fortsatt være regelmessig revisjon av prosedyrer vedtatt av virksomheten som tilbyr farlig gods for transport.

Ved oppstart av et nytt forretningssamarbeid bør partnerens pålitelighet verifiseres. Hver virksomhet må individuelt bestemme hvordan en skal gjennomføre dette, for eksempel basert på egne kriterier eller bruke allerede eksisterende systemer som SQAS (Safety and Quality Assessment System), CDIs (Chemical Distribution Institute) Marine Packed Cargo-ordning (MPC) eller de tradisjonelle ISO-standardiseringssystemene.

Varer kan bare overleveres for transport dersom rett til å motta varene er bekreftet ved hjelp av egnede tiltak.

### Kontraktører

Virksomheter bruker kontraktører eller agenter for å kunne tilby et økende spekter av tjenester. Kontraktører kan imidlertid skape ny sårbarhet og eksponere virksomheter for større trusler innenfra enn de ville gjort dersom de hadde valgt å rekruttere ansatte direkte. Noen kontraktører eller agenter kan være mindre strenge i seleksjonsprosessen enn de som bruker tjenestene deres ville vært.

Kontraktører som er involvert i transport av farlig gods bør gjennomgå den samme evalueringsprosessen før ansettelse som nye ansatte. Ansvar for å gjennomføre disse kontrollene vil ligge hos leverandørvirksomheten. Brukervirksomheten bør etterspørre dokumentasjon på at leverandørvirksomheten har utført disse kontrollene. Dersom dette ikke kan dokumenteres, bør oppdragsgiver revurdere sitt arbeidsforhold til kontraktøren. Leverandøren bør kunne vise at de følger en hensiktsmessig prosedyre for personalevaluering.

Brukervirksomheter kan noen ganger ansette et stort antall kontraktører på et konkret prosjekt, på et adskilt område - for eksempel ved konstruksjon av et nytt anlegg. Under slike omstendigheter kan brukervirksomheter vurdere å redusere sine evalueringsprosedyrer, forutsatt at de kan hindre kontraktørene tilgang til driftsområdet.

Brukervirksomheten må kanskje ta ansvar for å utføre kontroller på vegne av selvstendig næringsdrivende kontraktører.

Virksomheter bør vurdere ytterligere kontroller eller evalueringer av kontraktører eller underkontraktører som er ansatt i nøkkelposisjoner, for eksempel sikkerhetsvakter på områdets aksesspunkter.

Det er verdt å finne ut av om kontraktøren eller agenten er medlem av en anerkjent bransjeorganisasjon som akkrediterer standarder i bransjen.

En annen god praksis er å forsikre seg om at prosedyrer er på plass for å verifisere at personen som er sendt av kontraktøren eller agenten, faktisk er personen som dukker opp.

I mangel av offisielle identifikasjonspapirer, kan dette oppnås ved følgende prosedyrer, for eksempel:

- Kreve at kontraktøren eller agenten sender et bilde av personen på forhånd, godkjent av dem. Bildet kan sjekkes mot personen som dukker opp ved virksomhetens område før han/hun slippes inn.
- Kreve at kontraktøren eller agenten utsteder eget foto-ID, som kan sjekkes ved hver inngang.
- Dersom egne ansatte er utstyrt med foto-ID, kan dette kravet utvides til kontraktøransatte. Ideelt sett burde ID-kortet beholdes av virksomheten mellom hvert besøk. Ved hvert besøk bør den som er ansatt hos kontraktør eller agent sjekkes mot fotografiet før kortet gis tilbake.
- Å ha en avtalt prosedyre for erstatning av kontraktøransatte som er midlertidig fraværende. Dette kan inkludere en beskrivelse av hva som er akseptabelt i form av en midlertidig erstatning, og vurdere om deres plikter eller tilganger skal begrenses.

1.10.1.3 Områder for midlertidig oppbevaring av farlig gods på lagerterminaler, oppbevaringssteder, oppstillingsplasser for kjøretøyer, havneområder og skifteområder skal være tilfredsstillende sikret, godt opplyst og, hvor mulig og påkrevet, utilgjengelig for publikum.

”Midlertidig oppbevaring” skal og bør ikke omfatte parkering over natten eller stopp underveis. ”Parkering” er ikke det samme som ”lagring”.

Områder for midlertidig oppbevaring under transport, er områder hvor opphold i transporten er tiltenkt og finner sted regelmessig (f.eks. stopp som må gjøres av hensyn til transportforhold eller for å bytte transportmåte – både omlasting og stopp som er nødvendige grunnet omstendighetene rundt transporten). Opphold i denne forstand er ikke stopp eller parkering f.eks. ved et serviceområde. Regelverkets krav til parkering og tilsyn er definert i ADR-kapittel 8.4.

”Tilfredsstillende sikret” betyr de områdene hvor adkomst er kontrollert av egnede tekniske eller organisatoriske tiltak (f.eks. klare regler for adkomst, der adkomst/opphold for uautoriserte personer er forbudt).

”Godt opplyst” er spesielt de områdene hvor en relevant forpliktelse allerede er på plass under industrielle sikkerhetsbestemmelser (for arbeidere). Uavhengig av dette, kan egnede tekniske overvåkningssystemer (f.eks. infrarøde systemer) brukes.

”Der det er mulig og hensiktsmessig, utilgjengelig for publikum” betyr at adkomst er forbudt spesielt ved organisatoriske tiltak (f.eks. adkomstreguleringer for personer eller kjøretøy, også via jernbane, samt ingen offentlige adkomstveier). Generelt er det ikke nødvendig med fysiske adgangsbarrierer (f.eks. gjerder) og områdepatuljering hvis uautoriserte personer kan identifiseres tydelig og holdes ute ved hjelp av andre tiltak.

### Begrense adkomst

Arbeidsgivere kan redusere risikoen ”innenfra” ved å begrense tilgangen de enkelte ansatte har til nøkkelområder, eiendeler og informasjon til kun å omfatte det de trenger for å gjøre jobben sin. Dette kan gjøres på ulike måter, avhengig av virksomhetens art.

Eksempler på dette inkluderer:

- Fysisk kontrollere tilgangen til områder som huser kritiske anlegg, farlig gods med høy risiko, IT-systemer eller kostbare eiendeler.
- Beskytte forretningssensitiv informasjon uansett om det foreligger i papirutgave (ved for eksempel å låse det inne på en sikker måte) eller elektronisk (ved å bruke tilgangskoder på IT-systemene).
- Kreve at de ansatte bærer ID-kort med bilde til alle tider.
- Kontrollere eller begrense uovervåket adgang for kontraktør-/agentansatte til bestemte områder.
- Forhindre kontraktør-/agentansatte fra å medbringe personlige eiendeler inn i sensitive områder.

Se vedlegg I for en liste med tekniske alternativer for å sikre midlertidige oppbevaringssteder.

1.10.1.4 Mannskapet på kjøretøy/tog med farlig gods skal medbringe identifikasjonspapirer med fotografi under transporten.

Det anbefales å ikke bare verifisere identiteten til mannskapet på det veigående kjøretøyet eller fartøyet, men også som et minstekrav å registrere navnene deres. Dette kan gjøres ved for eksempel å fylle inn respektive data i virksomhetens interne sjekklister for implementering av ADR-avsnitt 7.5.1 (se også kommentarer til 1.10.1.5). Tiltaket er primært ment å forhindre uautoriserte personer fra å ta med seg farlig gods. Å ta stikkprøver ved å sammenligne informasjon med den gitt av transportøren før henting eller levering av det farlige godset bør også vurderes.

1.10.1.5 Sikkerhetsinspeksjoner i samsvar med 1.8.1 og 7.5.1.1 skal omfatte passende sikringstiltak.

Forpliktelsene i henhold til avsnitt 7.5.1 i ADR er dermed utvidet til å omfatte sikringsaspekter. Egnede virksomhetstiltak for sikringskontroll av innkommende kjøretøy før innpass på virksomhetsområdene kan være:

- Bruke tilfeldig, men registrert ordnummer for lossing og lastning.
- Identifisere mannskapet med offisielle identifikasjonspapirer. I denne sammenheng understrekes behovet for streng overholdelse av kravet i avsnitt 8.3.1 i ADR (passasjerer).
- Kontrollere sjåførens kvalifikasjoner i henhold til veitransportlovgivning (der det er aktuelt).
- Identifisere kjøretøy basert på kjøretøyets vognkort.
- Sjekke lasting- og lossingsdokumentasjon i tillegg til mottakerens adresse
- Registrere kjøretøyets mannskap, kjøretøyet, lasten og destinasjonen.

1.10.1.6 Vedkommende myndighet skal opprettholde et til enhver tid oppdatert register over alle gyldige kompetansebevis for sjåfører som omtalt i 8.2.1 som de eller enhver eksamensberettiget instans har utstedt.

Ingen ytterligere veiledning er nødvendig, da dette er vedkommende myndighets plikt.

## 1.10.2 Opplæring om sikring

1.10.2.1 Opplæringen og oppfriskningen av denne, angitt i kapittel 1.3, skal også inneholde elementer om bevissthet om sikring (security). Oppfriskningskurs om sikring (security) behøver ikke bare å være koblet til endringer i regelverket.

1.10.2.2 Opplæring om sikringsbevissthet skal omhandle hva som kjennetegner sikringsrelatert risiko, hvordan oppdage sikringsrelatert risiko, metoder for å håndtere og redusere slike risikoer samt tiltak som skal iverksettes ved brudd på en sikringsrelatert bestemmelse (security breach). Opplæringen skal omfatte kjennskap til sikringsplaner (dersom slike er aktuelle) som samsvarer med den enkeltes ansvarsområder og plikter, samt deres deltagelse i arbeidet med å implementere sikringsplanen.

1.10.2.3 Slik opplæring skal gis eller verifiseres ved ansettelse i en stilling som involverer transport av farlig gods og skal regelmessig suppleres med oppfriskningsopplæring.

1.10.2.4 Dokumentasjon på all sikringsrelatert opplæring som er gitt skal oppbevares av arbeidsgiver og skal på forespørsel gjøres tilgjengelig for den ansatte eller vedkommende myndighet. Dokumentasjonen skal oppbevares i så lang tid som vedkommende myndighet har bestemt.

## RETNINGSLINJER

Virksomheter bør gi opplæring i sikringsbevissthet til alt personale som er involvert i transport av farlig gods. De bør periodevis supplere grunnopplæring med oppfriskningskurs. Opplæringen bør være i samsvar med den enkeltes rolle, og være mer detaljert for dem med et større sikringsansvar.

Opplæringen burde omfatte:

- Hva som inngår i sikringsrelatert risiko
- Gjenkjenne sikringsrelatert risiko
- Hvordan minimere sikringsrelatert risiko
- Hva som skal gjøres i tilfelle sikringsrelaterte hendelser skjer

Sjåførere og andre relevante personellkategorier skal orienteres om hva de må gjøre i tilfelle de utsettes for kapring eller kriminelle angrep. Legg vekt på at de ikke må sette seg selv i fare i et forsøk på å beskytte kjøretøyet og/eller lasten.

### **1.10.3**

#### **Bestemmelser for farlig gods med høy risiko**

#### 1.10.3.1

##### ***Definisjon av farlig gods med høy risiko***

#### 1.10.3.1.1

Farlig gods med høy risiko er slikt gods som har potensiale til å bli misbrukt i vilde handlinger, og som et resultat av dette kan forårsake alvorlige konsekvenser, slik som mange døde og masseødeleggelse eller, spesielt for klasse 7, store sosio-økonomiske forstyrrelser.

#### 1.10.3.1.2

Farlig gods med høy risiko i andre klasser enn klasse 7 er gods listet i tabell 1.10.3.1.2 nedenfor, og som blir transportert i mengder utover de som er angitt der.

TABELL 1.10.3.1.2: LISTE OVER FARLIG GODS MED HØY RISIKO.

KLASSE	FAREGRUPPE	STOFF ELLER GJENSTAND	MENGEDE		
			Tank (1) <sup>c</sup>	Bulk (kg) <sup>d</sup>	Kolli (kg)
1	1.1	Eksplosiver	a)	a)	0
	1.2	Eksplosiver	a)	a)	0
	1.3	Eksplosiver i forenlighetsgruppe C	a)	a)	0
	1.4	Eksplosiver med UN-nr. 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 og 0500	a)	a)	0
	1.5	Eksplosiver	0	a)	0
2		Brannfarlige gasser (klassifikasjonskode med kun bokstaven F)	3 000	a)	b)
		Giftige gasser (klassifikasjonskoder med bokstaven(e) T, TF, TC, TO, TFC eller TOC), unntatt aerosoler	0	a)	0
3		Brannfarlige væsker i emballasjegruppe I og II	3 000	a)	b)
		Desensiterte eksplosiver	0	a)	0
4.1		Desensiterte eksplosiver	a)	a)	0
4.2		Stoffer i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
4.3		Stoffer i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
5.1		Oksiderende væsker i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)
		Perklorater, ammoniumnitrat, ammoniumnitrat gjødsel, og ammonium nitrat emulsjoner eller suspensjoner eller gel	3 000	3 000	b)
6.1		Giftige stoffer i emballasjegruppe I	0	a)	0
6.2		Infeksjonsfremmende stoffer i kategori A (UN nr. 2814 og 2900, unntatt animalsk materiale)	a)	0	0
8		Etsende stoffer i emballasjegruppe I	3 000	a)	b)

a) Ikke relevant.

b) Bestemmelsene i 1.10.3 gjelder ikke, uansett mengde.

c) En verdi i denne kolonnen er kun gjeldende hvis transport i tank er godkjent i henhold til kapittel 3.2 Tabell A kolonne (10) eller (12). For stoffer som ikke er tillatt transportert i tank er instruksen i denne kolonne ikke relevant.

d) En verdi i denne kolonnen er kun gjeldende hvis transport i bulk er godkjent i henhold til kapittel 3.2 Tabell A kolonne (10) eller (17). For stoffer som ikke er tillatt transportert i bulk er instruksen i denne kolonne ikke relevant.

## KLASSIFISERING

1.10.3.1.3 I klasse 7 utgjør radioaktivt materiale med høy risiko de med aktivitet lik eller større enn en terskel for transportsikring på 3000 A<sub>2</sub> pr. emballasje (se også 2.2.7.2.2.1), med unntak av de radionuklider som er oppført med deres terskel for transportsikring i tabell 1.10.3.1.3 nedenfor.

**TABELL 1.10.3.1.3: TERSKLER FOR TRANSPORTSIKRING FOR UTVALGTE RADIONUKLIDER.**

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 blandinger av radionuklider, kan det avgjøres om terskelen for transportsikring er overskredet eller ikke ved å summere forholdene mellom den aktivitet som utgjøres av hver radionuklide dividert med terskelen for transportsikring av denne radionukliden. Hvis summen av disse brøkene er mindre enn 1, så er ikke terskelen for radioaktiviteten til blandingen nådd eller overskredet.

Denne beregningen kan utføres med formelen:

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

Hvor:

$A_i$  = aktiviteten til radionuklide  $i$  som er tilstede i ett kolli (TBq)

$T_i$  = terskelen for transport-sikring for radionuklide  $i$  (TBq)

## 1.10.3.1.5

Når radioaktivt materiale har tilleggsrisiko tilhørende andre klasser, skal det også tas hensyn til kriteriene i tabell 1.10.3.1.2 (se også 1.7.5).

**1.10.3.2****Sikringsplan**

Et essensielt ekstra tiltak er å utforme og implementere sikringsplaner.

Innholdet i en sikringsplan bør være basert på den generelle situasjonen i virksomheten, og ikke på individuelle transporter.

Det kan være mer hensiktsmessig å implementere en sikringsplan for hvert område eller lokasjon som brukes under transport av farlig gods med høy risiko, da hvert av dem kan ha mange ulike egenskaper og sikringstiltak. Imidlertid kan det være mer hensiktsmessig for enkelte operatører å implementere en sikringsplan som gjelder for hele virksomheten, i stedet for på enkeltstedsbasis. Det anbefales sterkt at operatører samarbeider med lokasjonene som sender eller mottar farlig gods med høy risiko, for å sikre at sikring er tilstrekkelig godt ivarettatt, og at sikringsplaner er på plass for alle involverte etter behov.

Der elementer av sikringsplanen allerede er på plass grunnet andre juridiske forpliktelser eller i kvalitetssystemer, kan referanse til disse elementene gjøres i sikringsplanen.

## 1.10.3.2.1

Transportører, avsendere og andre aktører beskrevet i 1.4.2 og 1.4.3 involvert i transport av farlig gods med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.3), skal sette opp, iverksette og følge en sikringsplan som minst omfatter de elementer som er omtalt i 1.10.3.2.2.

## RETNINGSLINJER

Det bør understrekes at alle som er berørt av kapitlene 1.4.2 og 1.4.3 i ADR må utarbeide sikringsplaner. De enkelte delene av en sikringsplan kan bare gjenspeile de respektive aktivitetene i den aktuelle virksomheten. En virksomhet som er oppgitt som aktør i avsnitt 1.4.2 og 1.4.3, men som selv ikke er involvert i den fysiske håndteringen av farlig gods med høy risiko (speditør som ikke opptrer som transportør, eller uten egne lastings-/lossingsområder og varelager), må begrense implementeringen til organisatoriske tiltak.

Å utarbeide en sikringsplan består av tre steg:

**Steg én** – identifisere typene trusler.

- Hva sier nyhetene om den nåværende nasjonale og internasjonale atmosfæren, eller pågående terroraksjoner?
- Hva er politiets eller sikkerhetstjenestens råd om sannsynligheten for terrorangrep i organisasjonens virksomhetsområde, inkludert vegtransport?
- Er det noe ved organisasjonens bygning, drift eller ansatte som kan tiltrekke seg et terrorangrep?
- Medfører beliggenheten at organisasjonen vil kunne utsettes for samtidig skade ved angrep på en nabo med høy risiko?

**Steg to** – identifisere hva som må beskyttes og spesielt på hvilken måte det er sårbart, for eksempel mot terrorangrep.

**Steg tre** – identifisere hva som bør gjøres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå (det vil ikke være mulig å eliminere risikoen helt).

Fullførelse av de tre stegene vil resultere i en sikringsplan.

En mal for å utarbeide en sikringsplan er vedlagt i vedlegg IV.

Merk følgende viktige faktorer: Én person må ha det overordnede ansvaret for planleggingen. Han eller hun må ha myndighet til å sikre samarbeid mellom kollegaer, og om nødvendig, anbefale bruk av midler på vernetiltak.

Så snart planene er utarbeidet:

- Bør de følges.
- Bør de oppdateres kontinuerlig, slik at de gjenspeiler endringer i bygninger og personale.
- Bør de testes ved å holde regelmessige øvelser.

Planen bør identifisere og redusere sikringsrelatert risiko ved transport av farlig gods. Implementer en plan som er egnet for de vurderte risikoene. Planen bør ta i betraktning typene og mengdene av farlig gods, og hvordan det transporteres.

Alle organisasjoner involvert i transport av farlig gods med høy risiko bør forsikre seg om at partnerne deres har en sikringsplan på plass.

Transportører, avsendere og mottakere bør samarbeide med hverandre og med myndighetene for å utveksle trusselinformasjon, anvende sikringstiltak og respondere på sikringsrelaterte hendelser.

1.10.3.2.2

Sikringsplanen skal inneholde minst følgende elementer:

- a) tildeling av ansvar for sikring til kompetente og kvalifiserte personer med tilstrekkelig autoritet til å utøve sitt ansvar;

### **Ansvarsområder - utnevne personer som er ansvarlige for sikring - farlig gods med høy risiko**

En virksomhetspolicy om sikring er nødvendig, i tillegg til folk som kan følge den opp, dersom den skal fungere ved et reelt eller potensielt terrorangrep. Dersom en virksomhet er basert på flere områder, vil den kanskje utnevne én person med et overordnet sikringsansvar, men også flere områdebaserte sikringskoordinatorer.

Én person bør ha totalansvaret for hele sikringsplanleggingsprosessen. Denne personen bør ha tilstrekkelig myndighet til å respondere på sikringsrelaterte trusler. Han eller hun bør også være involvert i planleggingen og utformingen av områdets ytre sikring, adkomstkontroll osv. De må konsulteres ved ny bebyggelse, renovasjonsarbeid eller drift.

Den overordnede sikringskoordinatoren bør dele planene med politiet og de andre nødetatene, spesielt med hensyn til evakuering.

En sikringskoordinator for et område bør ha syv hovedansvarsområder:

1. Utarbeide en risikovurdering av området, med påfølgende forsvarstiltak og planlegging.
2. Utarbeide og vedlikeholde en søkeplan.
3. Utarbeide og vedlikeholde evakueringsplaner.
4. Avgjøre omfang av og retning på evakuering.
5. Avgjøre når evakueringen er over.
6. Samhandle med det lokale politiet og andre nødetater.
7. Få på plass ansattopplæring, kommunikasjonsflyt og øvelser, inkludert opplæring for stedfortredere.

Resultatet bør være en plan eller et sett av områdebaserte planer, som bør samordnes på virksomhetsnivå, og som

- har blitt praktisert, og
- jevnlig revideres for å sikre at de fortsatt er gjeldende og gjennomførbare.

- b) oversikt over farlig gods eller typer av farlig gods som er aktuelle;

En oppsummeringsliste over typene farlig gods med høyt farepotensiale (f.eks. som tabell 1.10.3.1.2 eller 1.10.3.1.3) må være på plass og oppbevares, uten behov for å registrere mengder.

De juridiske kravene til oversiktene kan variere, også fra ett opplyst stoff til et annet.

Der nasjonale eller EU-retningslinjer finnes vedrørende hva som utgjør mistenkelige bestillinger eller forespørsler, bør disse følges.

- c) gjennomgang av pågående aktiviteter med vurdering av sikringsrelatert risiko, inkludert nødvendige opphold under transporten, oppbevaring av farlig gods i kjøretøyet/jernbanevognene, tank eller container før, under og etter reisen samt de mellomliggende midlertidige lagringene av farlig gods ved overføring mellom transportmåter eller mellom transportmidler;

### **Sikring langs veien – sjåførenes prosedyrer – farlig gods med høy risiko**

Sikringsplaner bør vurdere om sjåfører skal oppfordres til å ha førerhusdører og -vinduer lukket og låst hele turen igjennom.

Sjåføren bør prøve å holde seg ved kjøretøyet til alle tider, med mindre den er under oppsyn av en kompetent person.

Sjåfører bør instrueres til å ikke stoppe på veien, med mindre det kreves av politiet eller andre uniformerte myndighetsutøvende personer.

### **Lastede kjøretøy – farlig gods med høy risiko**

Dersom farlig gods med høy risiko lastes på forhånd, er det selvsagt mer utsatt hvis det står etterlatt over natten. Så lenge det er praktisk gjennomførbart, bør ikke lastede kjøretøy etterlates over natten eller over noen tidsperiode av betydning før avreise. Dersom kjøretøy må lastes på forhånd av driftsmessige grunner, bør de etterlates på et sikkert område, låst, med eventuelle alarmer og sperrer aktivert, og med nøklene oppbevart på en sikker plass.

## RETNINGSLINJER

### Hevede veisperringer og bommer – farlig gods med høy risiko

Hevede veisperringer er en svært virkningsfull måte å hindre at kjøretøy kommer inn eller kjører bort uten tillatelse, men de er veldig kostbare.

De må være korrekt tilpasset, da gjentatt heving og senkning kan ødelegge omsluttende betong. Regelmessige kontroller og vedlikehold av veisperringer er essensielt, og de bør være under kontinuerlig overvåking for å sikre at legitim trafikk får passere.

Mange virksomheter bruker bommer, som er tilstrekkelig for lavrisikoområder, spesielt når de er bemannet døgnet rundt. Imidlertid kan de fleste typer bommer løftes manuelt, og utgjør dermed bare begrenset sikring.

d) klare beskrivelser av tiltak som skal iverksettes for å redusere sikringsrelatert risiko, i samsvar med deltakende persons ansvarsområder og plikter, inkludert:

- opplæring;

Den økte årvåkenheten for mulig misbruk av farlig gods med høyt farepotensiale må være høyere her enn i avsnitt 1.10.2. Innholdet i et opplæringskurs kan omfatte følgende:

- Type risiko.
- Påvisning av en risiko.
- Rutiner for minimering av slike risikoer.
- Tiltak som skal gjøres når virksomhetsspesifikke sikringsregler har blitt brutt.
- Bevisstgjøring om sikringsplanen i tråd med tildelte ansvarsområder.
- Enkeltpersoners forpliktelser i denne planen.

- sikringspolicy (f.eks. reaksjon ved økt trussel, verifikasjon av nyansatte osv.);

Skulle virksomheten motta informasjon om at trusselen har økt, må de ansatte informeres øyeblikkelig. Om nødvendig bør egnede tiltak avtales med leverandører og kunder.

Vanlige tiltak for kontroll av søkere bør gjøres før nyansettelse, f.eks. sjekk av referanser, ansettelseshistorikk på CV, politiattest, osv. (se også 1.10.1.2 ovenfor).

- operativ praksis (f.eks. valg/bruk av kjøreruter når disse er kjente, tilgang til farlig gods ved midlertidig oppbevaring (som definert i (c)), nærhet til sårbar infrastruktur osv.);

Vegtransport følger vanligvis ikke foreskrevne ruter i urbane miljøer i Sentral-Europa. Å konsekvent følge samme rute kan medføre en forhøyet risiko. Likevel bør det å få på plass en ruteplan for en spesifikk tur vurderes, slik at ethvert avvik lett kan konstateres og spores.

Gjeldende lovgivning om risikoforebygging bør også vurderes.

Se Vedlegg II for en mer detaljert liste over administrative rutiner og driftspraksis for å redusere sikringsrelatert risiko.

- utstyr og ressurser som skal benyttes for å redusere sikringsrelatert risiko;

### Nåværende ansatte - farlig gods med høy risiko

Det finnes åpenbar sårbarhet ved direkte ansatt personell. I de aller fleste tilfeller vil de ansatte ha eksemplarisk ansettelseshistorikk. Og sett bort fra spørsmålet om sårbarhet, vil både arbeidstaker og arbeidsgiver være bundet av en arbeidskontrakt.

Det er nødvendig å kontrollere nåværende ansatte som jobber på sårbare områder, for å sikre integriteten til hele systemet.

Informasjon om nåværende ansatte bør holdes ved like etter samme standard som for nyansatte.

I noen tilfeller ble kanskje ikke denne informasjonen registrert på det tidspunkt den ansatte ble tilsatt, den kan ha blitt forkastet eller ganske enkelt være utdatert. Denne informasjonen må regelmessig kontrolleres og oppdateres.

Hvis denne prosessen utløser sikringsrelaterte spørsmål, bør de tas opp med vedkommende i første omgang. På dette stadiet bør den ansatte ha rett til å la seg bistå av en representant.

Det er god praksis å utarbeide en sikringspolicyuttalelse. Denne bør slå fast generelle prinsipper for den sikre driften med farlig gods, og alvorligheten av uærlighet, uansvarlighet eller uaktsomhet.

### **Sjåføropplæring - farlig gods med høy risiko**

Opplæringsprogrammet for sjåfører som transporterer farlig gods med høy risiko bør inkludere følgende elementer.

- Sjåførens håndbok, som dekker sikringstiltak og rutiner for kjøretøy, last og virksomhetsområder. Sikringsavsnittet i håndboken bør spesifikt forby uautorisert(e) person(er) i førerhuset og gi veiledning til sjåførene om hvordan de skal unngå tyveri av last og kjøretøy ved svindel eller bedrageri.
- Instruksjon i gode sikringsvaner. Sjåfører bør se sikring som en normal, daglig rutine på arbeidsplassen.
- Instruksjon i sjåførens sikringsrolle, inkludert hvordan bruke sikringsutstyret montert i kjøretøyet og på virksomhetens områder der det er aktuelt.
- Bevisstgjøring om/unngåelse av kapring.

### **Adgangskontroll - farlig gods med høy risiko**

Arbeidsgiver bør avgjøre om og hvordan adgang skal kontrolleres. Ved sikring av innganger, bør nødutganger og adgang tilrettelagt for funksjonshemmede tas med i betraktning.

Det er også nødvendig å etablere minimumskrav til sikring, som potensielt kan hindre at kjøretøy passerer ved å kjøre tett på et annet kjøretøy, samt muligheten for å slippe forbi veisperringer.

Kjøretøy som ikke er ventet bør nektes adgang til et område, inntil deres identitet og behov for å slippe inn er blitt bekreftet.

### **Visitasjon ved inngang og utgang - farlig gods med høy risiko**

Noen virksomheter har en policy med visitasjoner "på stedet" av kjøretøy og personer som en del av deres strategi for å forhindre tyveri. Der det er hensiktsmessig, bør det at man kan utsettes for en kroppsvisitasjon være en forutsetning for å få adgang til området. Dette er spesielt viktig for områder som er involvert i patogener i klasse 6.2 og eksplosiver i klasse 1.

Kroppsvisitasjoner bør bevitnes, og bare utføres av opplært personale. Overholdelse av slike prosedyrer bør inngå i de ansattes vilkår og betingelser der det er hensiktsmessig.

For områder som er spesielt sensitive og/eller risikofylte, bør ansatte muligens også vurdere tilfeldig visitasjon ved inngang og utgang.

- e) effektive og oppdaterte prosedyrer for rapportering og håndtering av sikringsrelaterte trusler, brudd på sikringsrelaterte bestemmelser eller sikringsrelaterte hendelser;

For å oppfylle rapporteringskravene, kan allerede eksisterende alarm- og nødprosedyrer brukes.

### **Rapportering av sikringsrelaterte hendelser**

Dersom det skjer en sikringsrelatert hendelse, hvis et kjøretøy, utstyr eller kjøretøyets last blir stjålet, eller hvis det er mistanke om en mulig sikringsrelatert situasjon skal politiet varsles øyeblikkelig.

## RETNINGSLINJER

### Nøkkeltreg

Virksomheter kan allerede ha sine egne prosedyrer for å håndtere de umiddelbare ettervirkningene av et tyveri eller en sikringsrelatert hendelse. Følgende sjekklister dekker nøkkeltregene ved oppdagelse av et tyveri:

- Skaffe informasjon om utstyret eller kjøretøyet og dets last;
- Få bekreftet eksakt hvor og når det sist ble sett;
- Rapportere denne informasjonen til politiet og notere saksnummeret - dette kan trenge igjen senere.
- Rapportere all informasjon til forsikringsselskapet og beholde kopier av alle krav som sendes.

Politiet bør gis mer detaljert informasjon så langt som mulig. Kjøretøyjournaler og informasjon om lasten bør oppbevares på et trygt sted.

Ytterligere steg: Sjåfører ansatt av virksomheten og hvis hensiktsmessig de som jobber for andre virksomheter, bør informeres om det stjalne kjøretøyet/lasten, slik at de kan holde utkikk etter det.

Det finnes også databaser som administreres av offentlige og private organisasjoner, hvor noen har en funksjon for å registrere stjalne kjøretøy, eller kjøretøy og anlegg eid av virksomheten. En bør huske på at det er essensielt å spre ordet så langt som mulig når last eller utstyr har blitt stjålet.

### Industriovervåkning

Lastebilvarslingsordninger kan gjennomføres på nasjonal basis, de tar sikte på å:

- Redusere tyverier av godskjøretøy og all last som transporteres på dem;
- Raskt finne stjalne kjøretøy;
- Varsle politiet om observasjoner av stjalne godskjøretøy så langt som mulig; og
- Videreformidle informasjon fra politiet om stjalne godskjøretøy til sjåfører og andre som opererer med veitransport.

### Politiovervåkning

Politiet kan samle informasjon om alle aspekter ved veitransportkriminalitet.

De kan samle opplysninger om følgende lovbrudd

- Tyveri av lastebil og last, inkludert stjalne tilhengere;
- Innbrudd, der hele eller deler av lasten er stjålet; og
- Overtredelse på alle typer områder og eiendom fjernet, hvor tyvene ville trenge en varebil eller større kjøretøy for å flytte godset.

All relevant informasjon bør rapporteres til de vedkommende myndighetene.

- f) prosedyrer for evaluering og øving av sikringsplaner samt prosedyrer for periodisk gjennomgang og oppdatering av planene;

De nødvendige prosedyrene kan integreres i allerede eksisterende sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer og eksisterende administrasjonsprosedyrer bør utvides på en egnet måte.

Øvelsesprosedyrer kan utvides til å inkludere adgangskontroll eller å teste årvåkenheten hos ansatte på steder der farlig gods med høy risiko oppbevares under transport. Regelmessig øving av sikringsplanen kan også skje i form av kontorbaserte øvelser eller andre øvelser som på en egnet måte evaluerer sikringstiltakene på plass.

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

Sikringsplanen må beskyttes fra uautorisert tilgang, f.eks. elektronisk på en passordbeskyttet datamaskin på et sted med begrenset adgang. Dersom planen skrives ut, bør den oppbevares sikkert, behandles som et sensitivt dokument, og kun deles med nødetater eller kontrollmyndigheter ved forespørsel. Alle med tilgang bør være oppmerksom på at informasjonen den inneholder kun skal gjøres tilgjengelig ved behov.

- h) tiltak for å sikre at distribusjon av informasjon i forhold til transportoperasjonene som er omtalt i sikringsplanen er begrenset til de som har behov for den. Slike tiltak skal ikke kunne komme i konflikt med kravet til informasjon annet sted i ADR/RID.

En sikringsplan som spesifikt beskriver risikopotensiale er et meget sensitivt dokument som kun bør være tilgjengelig for unikt identifiserte individer. Dette krever spesielle tiltak som må nedtegnes i sikringsplanen. Det krever også IT-sikring.

**ANM:** Transportører, avsendere og mottagere bør samarbeide med hverandre og med vedkommende myndighet for å utveksle informasjon om trusselbildet, iverksetting av sikringstiltak og respons på sikringsrelaterte hendelser.

### **Kommunikasjon og forhåndsvarsler – farlig gods med høy risiko**

Mobilkommunikasjon bidrar til å forebygge kriminalitet. Det gjør det mulig for sjåførene å kontakte basen ved ankomst til en ledig plass eller å rapportere mistenkelig aktivitet.

Mobilkommunikasjon gjør det også mulig for transportøren å holde oversikt over ruter og plasser som brukes til parkering over natten.

Kjøretøy bør utstyres med radio eller andre former for toveis kommunikasjon mellom sjåfør og basen.

Sjåfører bør instrueres i å kommunisere med sin operative base med hyppige og regelmessige mellomrom. De bør meddele hvor de er, hvilken rute de tar og om mulig beregnet ankomsttid til neste destinasjon, sammen med en bekreftelse på at alt er i orden.

De bør også instrueres i å varsle basen om eventuelle uvanlige eller mistenkelige aktiviteter. Det bør vurderes om sjåføren skal bruke et passord for å slå alarm.

Informasjon om ruten og karakteren til det farlige godset med høy risiko bør holdes konfidensielt. Det bør vurderes å organisere kolonnekjøring og/eller skjult/åpen eskorte for slik last.

Dersom virksomheten får kjennskap til relevant informasjon, bør den samarbeide med offentlige myndigheter, leverandører og kunder for å få satt i gang egnede tiltak (se også 1.10.3.2.2 (d)).

### **Kommunikasjon med personale – farlig gods med høy risiko**

Organisasjoner bør sikre at alt personale involvert i transport av farlig gods med høy risiko, forstår behovet for skjerpede sikringstiltak. Det er sannsynlig at ansatte blir mer beroliget enn alarmert av slike tiltak.

Åpen kommunikasjon tillater personale å rapportere mistenkeligheter. Det kan vurderes å sette opp en døgnbemannet konfidensiell rapporteringslinje.

Rapporteringer om mistenkelig oppførsel bør undersøkes og rapporteres til de vedkommende myndighetene.

I enkelte høysensitive operasjoner kan det være behov for mer formelle overvåkningssystemer. Slike systemer bør anvendes med forsiktighet.

## RETNINGSLINJER

1.10.3.3 Innretninger, utstyr eller foranstaltninger for å hindre tyveri av kjøretøy/tog/vogn som transporterer farlig gods med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.3), og dennes last, skal benyttes. Det skal sikres at slikt utstyr er operativt og effektivt til enhver tid. Bruker av slikt utstyr skal ikke være til hinder for eventuelle redningsinnsatser.

**ANM:** Allerede innmontert telemetriutstyr eller annet utstyr for sporing av lasten skal benyttes ved transport av farlig gods med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktivt materiale med høy risiko (se tabell 1.10.3.1.3), når dette er naturlig for å overvåke forflytning av slikt gods.

For implementering av disse bestemmelsene for veitransport henvises det til kravene i kapittel 8.4 i ADR (bestemmelser om tilsyn av kjøretøy).

“Foranstaltninger” dekker driftsrutinene som er på plass, som kan omfatte å sette inn ressurser til overvåking, å plassere fraktcontainere dør til dør for å hindre tilgang, eller å sikre at spesifikke tiltak er på plass for særlig sensitivt gods, slik som transport uten stopp underveis.

Sporingsystemer er allment tilgjengelig for varebiler og tilhengere; det blir anbefalt å montere slikt utstyr når man transporterer farlig gods med høy risiko. Det kan også være hensiktsmessig å vurdere å spore frakten eller containeren i seg selv hvis godset er spesielt sensitivt eller attraktivt for tyver.

### Sikring på veien

Sjåfører bør rapportere alt uvanlig til sin overordnede, og til politiet dersom det er hensiktsmessig. De bør rapportere om forhold som inkluderer uregelmessigheter under lasting, låsing eller forsegling, eller i dokumenter, endringer i leveringsanvisninger, eller mistanker om personer eller kjøretøy.

Sjåfører bør rådes til å:

- Der det er hensiktsmessig, å fjerne tenningsnøkkelen, låse førerhusdørene og kjøretøyets lasterom og slå på en alarm eller sperre når de må forlate bilen uten tilsyn – selv ved betaling av drivstoff eller under en leveranse;
- Fylle drivstoff inne på området før avreise, så langt det er mulig;
- Planlegge kjøreruten på forhånd og unngå stopp, uavhengig av grunn. Sjåføren bør unngå rutinemessige stopp for sigaretter, aviser, etc. ved å pakke med seg alt som trengs til turen før avreise;
- Aldri la vinduene stå åpne når de er borte fra kjøretøyet;
- Bruke forhåndsplanlagte, sikre og godkjente nattparkeringsfasiliteter der det er mulig. Be sjåføren om kvitteringene og gi sjåføren en liste over nattparkeringsfasiliteter som samsvarer med hvor utsatt lasten er;
- Unngå spesielt å bruke usikrede, vanlige parkeringsplasser som vanlig praksis;
- Låse alle dørene ved overnatting i førerhuset;
- Rygge kjøretøyet opp mot en vegg eller annen sikker barriere for å unngå tilgang til den bakre døren dersom det er hensiktsmessig, men huske at toppen og sidene av kjøretøyet fortsatt vil være utsatt;
- Aldri ta med uautoriserte passasjerer;
- Aldri la kjøretøyet stå uten tilsyn i et bortgjemt eller ubelyst område på natten. Prøv å holde kjøretøyet under oppsyn, og vær i stand til å raskt kunne returnere til det dersom det må forlates uten tilsyn;
- Kontakte basen dersom det oppstår en forsinkelse, et problem eller en endring i forsendelsesinformasjonen. Sjåføren bør ikke endre den forhåndsavtalte kjøreruten uten en godkjenning fra basen først;
- Aldri forlate tilhengere eller containere uten tilsyn, uansett om de er lastet eller ikke. De bør kun etterlates på forhåndsavtalte parkeringsområder med godkjent sikringsutstyr som er montert og fullt operativt.

Se Vedlegg III for en liste over tekniske alternativer for å hindre tyveri eller innblanding i kjøretøy eller last under transportoperasjoner.



**1.10.4** I henhold til kravene i 1.1.3.6 gjelder ikke bestemmelsene i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 og 8.1.2.1(d) når mengden som transporteres i kolli på en transportenhet ikke overskrider de mengder som er fastsatt i 1.1.3.6.3, unntatt 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 unntatt for UN-nr. 2910 og 2911 hvis aktivitetsnivået overstiger  $A_2$ -verdien (se første punkt i 1.1.3.6.2). I tillegg gjelder ikke kravene i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 og 8.1.2.1(d) når mengdene som transporteres i tank eller bulk på en transportenhet ikke overstiger de som det refereres til i 1.1.3.6.3. Videre gjelder ikke kravene i dette kapittel for transport av UN-nr. 2912 RADIOAKTIVT MATERIALE, LAV SPESIFIKK AKTIVITET (LSA-I) og UN-nr. 2913 RADIOAKTIVT MATERIALE, OVERFLATEFORURENSEDE GJENSTANDER (SCO-I).

**1.10.5** For radioaktivt materiale, ansees kravene i dette kapitlet å være oppfylt dersom kravene i "Convention on Physical Protection on Nuclear Material"<sup>1</sup> og IAEAs rundskriv "The Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities"<sup>2</sup> er brukt.

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

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



---

## Vedlegg

---

## VEDLEGG 1

# TEKNISKE ALTERNATIVER FOR SIKRING AV MIDLERTIDIGE OPPBEVARINGSSTEDER

### **Lastebilparkering**

Det finnes kanskje ingen nasjonal definisjon av en "sikret lastebilparkering", men der det finnes bør den brukes. Det finnes kanskje ingen formelle standarder for å vurdere sikringsnivået på en lastebilparkering, eller effekten av den. Tilgjengeligheten og kvaliteten på sikringstiltak og andre fasiliteter på en lastebilparkering kan endre seg raskt. Operatører bør selv forvise seg om at sikringsnivået er tilfredsstillende på enhver lastebilparkering som skal brukes.

Heftet "[Truck parking areas 2009](#)" er en fellesutgave fra International Transport Forum (ITF) og International Road Transport Union (IRU), og inneholder informasjon om omtrent 2000 lastebilparkeringsområder i 44 land. Dataene ble samlet inn av IRU Member Association og verifisert av nasjonale transportmyndigheter. Det samme dokumentet er tilgjengelig på fire språk (engelsk, fransk, tysk og russisk).

### **Vakter – farlig gods med høy risiko**

Mange virksomheter bruker interne vakter. Den største fordel er ansattlojaliteten, men det finnes selvsagt ulemper også. Denne type vaktordning er kostbar og flere vakter vil være nødvendig for å oppnå 24-timers sikring. Dette er en fast kostnad som må veies opp mot andre krav.

Sikring kan svekkes gjennom vaktene kjennskap til kollegaer. Av samme grunn kan interne vakter synes at visitasjoner av kollegaer på stedet kan være vanskeligere enn innleide vakter.

Hvis innleide vakter velges, er det nødvendig å være oppmerksom på sårbarhetene knyttet til dette alternativet, selv om man bruker et veletablert firma. Det er en fare at innleide vakter ikke vet nok om virksomhetenes drift, og derfor vil mislykkes i å gjenkjenne risikoer. Hvis det er mulig bør det legges til rette for en gruppe eksterne vakter som kan bli kjent med virksomheten.

Noen vaktelskaper tilbyr omreisende vakter. De besøker ofte lokalene flere ganger i løpet av natten. Det er viktig å ha et stemplingsur, slik at det kan verifiseres når vaktene kom til lokalene og hvor lenge de ble. Vaktene bør selvsagt variere besøkstidene sine og ikke opparbeide seg en rutine, ettersom det snart ville bli åpenbart for kriminelle. Det er også viktig å forsikre seg om at vaktene er klar over hva som kan bli borte fra området.

I en nødsituasjon bør også vaktelskapet ha muligheten til å kontakte nøkkelholderen så fort som mulig. Desto lenger tid prosessen med å rapportere hendelsen tar, jo mer tid har de kriminelle til å slippe unna, og jo mindre sannsynlig er det at tap kommer til rette.

Hvis det er avgjort å bruke et uavhengig vaktelskap, er det viktig at kontraktøren har godt kvalifisert personale. Derfor bør vaktelskapets rekrutteringsrutiner sjekkes.

## Sikre eiendommer

Det lokale politiet og virksomhetens forsikringsselskap bør være i stand til å gi råd om sikring av eiendommene.

Når en sikringsplan settes opp, bør følgende områder vurderes:

- Perimeterbeskyttelse (gjerder);
- Områdetilgang og -kontroll (barrierer);
- Overvåkning: belysning og kameraovervåking (CCTV);
- Vakter;
- Inntrengerdeteksjon;
- Besøkskontroll;
- Begrense antall nøkkelholdere;
- Ansattparkering borte fra hovedområdet;
- Kontrollert tilgang til lasteramper, oppbevaring av kjøretøynøkler og kontrollsystemer;
- Rutiner for visitasjon av personale og kjøretøy;
- Sikring av verktøy og utstyr som kan hjelpe kriminelle å stjele lastebiler eller last.

Riktig perimeterbelysning bør gjøre det lettere å identifisere inntrengere og kjøretøy. Kameraovervåkningssystemer bør kunne overvåke, oppdage, gjenkjenne eller identifisere, og bør kobles til andre inntrengerdeteksjonssystemer og fysiske forsinkelsestiltak ved virksomhetens perimenter.

Råd om flere detaljerte tiltak kan være tilgjengelig fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter, f.eks. den britiske *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 inneholder detaljert veiledning om driftskrav for:

- Inngjerding;
- Sikkerhetsbelysning;
- Kameraovervåkningssystemer (CCTV);
- Inntrengerdeteksjonssystemer langs virksomhetens perimenter;
- Fysiske forsinkelsestiltak;
- Inntrengerdeteksjonssystemer/innbruddsalarmer.

## Lagersikring

Tyverier fra **uteområdene** forblir et av de største problemene for operatørene. Tyver kan være sikre på at kjøretøy og ofte lasten deres vil stå på områdene til visse tider.

Det finnes en rekke måter å forbedre sikringen av kjøretøy, og et effektivt depotsikringssystem vil kjøpe tid, en vital faktor i forebygging av kriminalitet. Imidlertid er god sikring ikke billig, så det er viktig å vurdere behovene nøye.

**Besøkende** til områdene bør ha en avtale, og sikkerhetspersonell bør informeres om besøket deres på forhånd. Verten, som bør være en del av personalet, har ansvaret for de besøkende som bør følges under hele visiten.

På mange områder kreves det allerede at besøkende legger igjen alt elektronisk utstyr i vakta før adgang. Å utvide denne praksisen av sikringsrelaterte hensyn bør vurderes.

**Oppbevaring av kjøretøy over natten** i lukkede bygninger er ofte bare praktisk for lette varebiler. Tunge kommersielle kjøretøy trenger mer plass og står som regel utenfor. Der kjøretøy står inne, bør brannrisikoen vurderes. Dessuten kan lagerbygninger gi dekning for inntrengerne.

## VEDLEGG

Å forlate kjøretøy stående mot gjerder, i den tro at de vil være sikre, bør unngås. Til tross for at gjerdene vil beskytte bakkørene, vil fortsatt toppen og sidene være utsatt. Å bygge kjøretøyene opp mot hverandre vil kun gi bakkørene begrenset sikring. Der det er mulig, bør kjøretøy parkeres tett sammen og med lastede kjøretøy i midten.

### Inngjerding

Inngjerding er viktig da dette utgjør den første fysiske barrieren til et område. Når man vurderer type eller størrelse på inngjerdingen som skal settes opp, bør lokale planmyndigheters eventuelle vurderinger av påvirkningene på omgivelsene tas med i betraktning.

Det finnes flere typer og standarder av kommersielle gjerder som er i vanlig bruk for områdesikring. Men selv de sikreste typene kan en godt forberedt inntrenger som er sterk, smidig og bestemt til slutt komme seg over, i gjennom eller under.

Det mest brukte gjerdet er det relativt billige nettinggjerdet. Det er allikevel bare i stand til å forsinke en forholdsvis smidig inntrenger i veldig kort tid.

Den sveisede nettingversjonen (sikkerhetsgjerde) eller stålpalisadegjerdet har veldig nyttige egenskaper. Sistnevnte er sterkt og rigid og gir utmerkede muligheter for å montere inntrengerdeteksjonssystem av en eller annen type langs virksomhetens perimeter (Perimeter Intruder Detection System – PIDS).

Dersom perimeteret grenser til en offentlig vei, gangvei eller andre frekventerte områder, kan et enkelt gjerde med en påmontert PIDS starte en alarm så ofte at den blir ubrukkelig. Den mest praktiske løsningen vil kanskje være et dobbelt gjerde med det indre gjerdet alarmert, eller en alarmert stripe mellom de to gjerdene. Det innerste gjerdet bør være det vanskeligste å klatre over og trenge igjennom, for å sikre størst mulig forsinkelse.

For store områder vil kanskje ikke sterk inngjerding være praktisk mulig. I slike tilfeller kan det være bedre å konsentrere seg om områdene som trenger høyest grad av beskyttelse.

Noen operatører har installert elektriske eller elektrifiserte gjerder, som både kan fungere som et alarmsystem og en kraftig avskrekker.

Kriminelle vil alltid prøve å finne en vei inn til sikre parkeringsplasser. Det er ikke mulig å belage seg på elver eller jorder som en sikker naturlig grense.

Mange gjerder har strenger av piggtråd. Enkelte har piggtrådspoler (eller konsertinaer) på toppen, mens noen få har inkorporerte piggtråd av barberbladstype slik som NATO-piggtråd.

Ordinær piggtråd, enten i spole eller i strengform, er mye mindre virkningsfullt som avskrekker og som et praktisk defensivt tiltak enn de ulike utførelsene med barberblad. For å unngå juridiske problemer, bør imidlertid NATO-piggtråd kun brukes godt utenfor rekkevidde av forbipasserende.

Dersom piggtråd er plassert på toppen av et gjerde for å hindre klatring, må det være utilgjengelig for barn. Dette har en tendens til å begrense bruken til gjerder som ikke kan klatres i uten bruk av klatreutstyr. Igjen, for å unngå juridiske problemer bør det være åpenbart for offentligheten at piggtråd eller NATO-piggtråd er i bruk.

Gjerder bør monteres i henhold til relevante standarder og et vedlikeholdsprogram bør utformes.

### **Hauger og grøfter**

Hauger rundt depotets grenser kan faktisk redusere sikkerheten, dersom de er dårlig planlagt. I verste fall kan hauger senke den effektive høydene på gjerdene.

Grøfter er også ofte foreslått som et tiltak for å øke sikringen. De vil ikke forhindre tyveri fra kjøretøy, men vanligvis forhindre tyveri av kjøretøy og tilhengere.

### **Porter**

Installer porter som er tilpasset risikoen. Porter må være tilpasset til og minst like sterke som inngjerdningen. De beste, og mest kostbare, er elektriske skyveporter som går på skinner, siden disse er mye mer robuste enn ordinære skyveporter, som vil kreve adgang for fotgjengere dersom de ikke er døgnbemannet. Et alternativ er et godt sett av metallporter med effektive låser.

Andre virkningsfulle tiltak inkluderer porter med dobbel lås med hengslene påsveiset, for å hindre at de blir løftet av. Skruene bør være boltet og sveiset der det er mulig for å forhindre fjerning. Det samme gjelder for skruer og hengsler på kjøretøylåser.

En god hengelås av herdet stål bør brukes, og det bør sørges for at bøylen er så kort som mulig på en standard hengelås og at hengelåsen er belagt med herdet stål. Dette gjør det vanskeligere å åpne dem ved hjelp av skjæreutstyr og kjøper dessuten tid.

### **Inntrengeralarmer og verifikasjonssystemer**

Inntrengeralarmer bør brukes til å overvåke porter. Bevegelsesdetektorer kan også vurderes. De bør ikke innstilles på et altfor sensitivt nivå, men bør fortsatt være i stand til å detektere dersom noen for eksempel kjører inn i lagerportene.

Operatører bør være klar over at politiet i økende grad avstår fra å respondere på alarmer fra kommersielle områder med gjentatte falske alarmer tidligere, med mindre det er bekreftet at en inntrenger er tilstede. Det finnes ulike måter å gjøre dette på og et antall tilgjengelige inntrengerverifikasjonssystemer.

Det mest kostbare består av et hullkamera typisk plassert ved en port eller andre sannsynlige aksesspunkter. En inntrenger trigger kameraet ved å bryte strålen fra alarmsystemet. Når det er aktivert, vil denne type systemer ta bilder med korte mellomrom.

Andre billigere systemer fungerer med i utgangspunkt i allerede eksisterende utstyr. For eksempel kan man kjøpe programvare som kobler innbruddsalarmen til en standard PC. Når en inntrenger bryter strålen, vil programvaren få tilgang til kameraet som filmer det aktuelle området. De siste ti sekundene av opptaket kan deretter vises om igjen fra hvilket som helst sted hvor det finnes en skjerm med telefonforbindelse til systemet.

Noen høyrisikoområder kan kreve inntrengerbeskyttende grensegjerder. Det finnes hjelpemidler som trigger kameraet når en inntrenger bryter strålen langs et grensegjerde.

## VEDLEGG

### Lagerbelysning

God belysning er et essensielt sikringstiltak for lagre, i tillegg til at det har helse- og sikkerhetsmessige fordeler. Et godt belyst perimetergjerd, uten dekkende vegetasjon, er et godt utgangspunkt.

Sikringsbelysning:

- Forhindrer inntreden i området;
- Skjuler vakter og deres aktiviteter;
- Hjelper den visuelle observasjon til patruljerende vakter;
- Støtter CCTV-overvåkning;
- Belyser aksesspunkt(er);
- Gjør søk etter kjøretøy enklere.

Ønsket om sikring må veies opp mot den forstyrrelsen som overdreven belysning kan føre til i miljø-sensitive områder, hvor infrarød belysning kan være mer passende.

### Kameraovervåkning

Kamerateknologien forbedrer seg hele tiden. I teorien er installerte overvåkningskameraer ved siden av strålebevegelsesaktivatorer en utmerket måte å overvåke et lager på. Det er likevel flere aspekter som må ses på før man gjør betydelige investeringer.

En konsulent kan leies inn i stedet for å stole på installatørens råd. På denne måten er det mer sannsynlig at et system tilpasset behovene blir montert, og at man unngår overdreven installasjon.

En utgivelse fra det britiske innenriksdepartementet kalt "CCTV Operational requirements" er tilgjengelig på internett som et nedlastbart PDF-dokument.

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/378443/28\\_09\\_CCTV\\_OR\\_Manual2835.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/378443/28_09_CCTV_OR_Manual2835.pdf)

Dette gir et klarere bilde av hvordan man skal gå frem for å bestemme hva som faktisk er nødvendig ved bruk av CCTV.

Det er avgjørende at en virksomhet har ressurser til å holde kameraene under oppsyn døgnet rundt, eller i det minste setter av tid til å sjekke opptakene. Der kameraer overvåkes kontinuerlig, bør skjermene være synlige for den ansvarlige personen og ikke blokkeres på noen måte. Tilsvarende bør ikke andre ansatte eller besøkende kunne se overvåkningsskjermene, og derfor bør begrensningene på kameraene etableres. CCTV vil kun ha ønsket virkning dersom kameraene har best mulig dekning og hvis opptaksutstyret virker på riktig måte.

Om nødvendig bør kameraer flyttes på regelmessig for å unngå at blindsoner utvikles og blir kjent. Følgende grunnleggende feil bør unngås:

- At utstyret ikke slås på;
- At det ikke er nok tomme bånd tilgjengelig før nytt opptak starter;
- Fortsatt bruk av slitte bånd. Et eksperttips er å bytte analoge bånd etter tolv gangers bruk for å opprettholde bilde kvaliteten.

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

PT-kameraer (pan and tilt cameras) er gode for å fokusere på bestemte områder. De består av et bevegelig kamera med beskyttelsesdeksel som gir brukeren en mer fleksibel overvåkning.



Kuppelkameraer kan ha fordeler fremfor PT-kameraer, da området de dekker er betydelig forbedret. De gjør det også vanskelig for inntrengere å vite om de er tatt opp på film. Det bør vurderes å bruke fastmonterte kameraer på utendørsvegger. Disse er billige og det er mindre som kan gå galt enn med kuppel- og PT-kameraer. Et ideelt system for virksomheter med begrenset budsjett kan være en blanding av ulike kameratyper.

Kameraer montert på tårn er mer allsidige enn kameraer på bygninger og vil ofte være foretrukket. Igjen vil kuppelkameraer i slike posisjoner gi mest effektiv skanning av området, og kan gi ekstra fordeler som et administrasjonshjelpemiddel. For eksempel vil et kuppelkamera kunne overvåke uten å tilkjenne retningen.

Stillbildekameraer aktivert av strålebevegelsesdetektorer er et alternativ til videokameraer.

Det er også viktig å forsikre seg om at et anerkjent selskap utfører regelmessig service på kameraene. Det finnes mange virksomheter som spesialiserer seg på servicekontrakter på slikt utstyr. Tilstanden til materialet som beskytter linsen bør sjekkes nøye. Belegget er der for å beskytte kameraet fra værskade, men kan selv bli skadet over tid og forvrengte kamerabildet.

Inntrengere vil ofte prøve å ikke bli oppdaget ved å vende kameraer oppover, men vil kanskje ikke gjøre dette på kameraer på tilgrensende eiendommer. Det bør vurderes å ha en gjensidig ordning med nabovirksomhetene. Hvis lokalene/eiendommene ligger i et industriområde med begrensede inn-/utganger, bør det vurderes å bruke kameraer som dekker disse aksesspunktene, enten finansiert av virksomhetene på eiendommen eller som et felles initiativ med kommunestyret. Svært stor forsiktighet bør utvises med kameraer i nærheten av boligområder for å unngå krenking av privatliv.

#### **Tilleggsmerknader om depotsikkerhet**

Det finnes mye dårlig praksis som kan gjøre et depot mindre sikkert. For eksempel vil paller som oppbevares langs gjerder gi kriminelle en ferdiglaget stige. På samme måte skal ikke terminaltraktoren eller annet tungt utstyr etterlates der det er lett tilgjengelig. Kriminelle kan bruke det til å kjøre ned gjerder eller bryte gjennom porter.

Ofte blir tilhengere stående festet til trekkvogner når de er parkert på lagerområder. På den ene siden kan dette gjøre de kriminelles jobb mye enklere. Imidlertid kan en tilstrekkelig god sperre montert på trekkvognen gjøre de kriminelles jobb vanskeligere. Hvis de kriminelle tar med en trekkvogn for å flytte tilhengeren vekk, kan en urokkelig trekkvogn frustrere dem.

Når tilhengere er koblet fra enhetene bør de sikres med lås på king-pin (koplingsbolten) eller lås på støttebena. Det bør vurderes om tomme kjøretøy på lagerområder skal etterlates med forhengene dratt til siden. Det kan hindre kriminelle å ødelegge dyre forheng for å se hva som er på innsiden.

Visitasjoner på stedet av kjøretøy og personell som entrer eller forlater lagerområder er akseptert praksis ved mange operasjoner. Et kjøretøy på et tilsynelatende rutineoppdrag kan være i ferd med å fjerne gods uten tillatelse.

## VEDLEGG

### ADR-krav til tilsyn av kjøretøy

Det anbefales å sette seg inn i kravene i kapittel 8.4 i ADR også (gjengitt nedenfor)

8.4.1 Kjøretøy som transporterer farlig gods i de mengder som er angitt i de spesielle bestemmelsene S1 (6) og S14 til S24 i kapittel 8.5 for et gitt stoff i henhold til kolonne (19) i tabell A i kapittel 3.2 skal være under tilsyn, eller kan alternativt parkeres uten tilsyn på en sikret lagerplass eller et sikret fabrikkområde. I mangel av slike parkeringsmuligheter kan kjøretøyet, etter at de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger er truffet, parkeres på et avsides sted som oppfyller betingelsene i (a), (b) eller (c) nedenfor:

(a) En parkeringsplass som er under tilsyn av en vakt som er gjort kjent med lastens egenskaper, og som vet hvor føreren oppholder seg;

(b) En offentlig eller privat parkeringsplass, hvor det er lite sannsynlig at transportenheten kan bli skadet av andre kjøretøyer; eller

(c) Et annet sted, adskilt fra hovedvei og boliger, og hvor publikum normalt ikke passerer eller samler seg.

Parkeringsplass som er nevnt i (b) får bare benyttes om et sted som svarer til beskrivelsen i (a) ikke er tilgjengelig, og parkeringsplass som nevnt i (c) får bare benyttes om steder som svarer til beskrivelsene i (a) og (b) ikke er tilgjengelige.

8.4.2 Lastede MEMUer skal være under tilsyn, eller kan alternativt parkeres uten tilsyn på en sikret lagerplass eller et sikret fabrikkområde. Tomme rengjorte MEMUer en unntatt fra denne bestemmelsen.

## VEDLEGG 2

# ADMINISTRATIVE RUTINER OG DRIFTSPRAKSIS FOR Å REDUSERE SIKRINGSRELATERT RISIKO

### Administrative rutiner

Det finnes en rekke administrative rutiner som kan tas i bruk for å forbedre sikringen.

Ledelsen bør:

- Kontinuerlig evaluere driftsrutiner;
- Vurdere mulige risikoer og alltid ha sikringstiltak i tankene;
- Sikre at ansatte kjenner seg trygge nok til å rapportere bekymringer og vet at deres arbeidsgiver tar rapporteringene på alvor og holder dem konfidensielle;
- Oppbevare dokumentasjon om lasten på en sikker plass. Kriminelle kan bruke fraktdokumentasjon for å vise at de har rett på varene;
- Oppbevare alle nøkler på en sikker plass. Ledelsen bør utvikle en sikker praksis for å kontrollere nøkler til kjøretøy og lokaler. Dersom sjåføren har nøklene til kjøretøyet sitt når han ikke er på jobb, bør han oppbevare dem sikkert til enhver tid, aldri gjemme dem for å bli plukket opp av en avløser, aldri forlate dem der de kan kopieres, og sørge for at det ikke er mulig å identifisere nøklene eller kjøretøyet ut ifra nøkkelknippet;
- Der det er mulig, variere rutiner og sjåfører for å unngå å utvikle regelmessige mønstre;
- Holde jevnlig kontakt med det lokale politiet – kriminalforebyggende politibetjent, kriminalenhet eller lokal sikkerhetstjeneste.
- Be sjåførene om å sikre førerhytten og lasterommet, der det er hensiktsmessig. Der det er mulig, bør de låse dørene til førerhytten ved lasting og lossing.
- Råde sjåførene til å ikke snakke om lasten eller planlagt rute på et offentlig sted eller over radio. De bør være forsiktige når de spør folk om veien eller råd om parkering.

Der det er hensiktsmessig bør det brukes forsegling for å beskytte lasten. Forsegling avslører raskt ethvert forsøk på tukling gjennom en forhåndsbestemt nummerkode eller et tilfeldig generert digitalt forseglingsnummer. Mer kostbare forseglinger er laget spesielt for å tåle tøffe angrep.

Kriminelle kan prøve å få tak i kjøretøy med virksomhetens profilering og ansattuniform som et middel for å kunne hevde retten til å hente varene og/eller kjøretøy. Ved vraking av kjøretøy bør alle identifiserbar profilering fjernes. Noen spesialistselskaper tilbyr å fjerne profilering.

Vognkortet bør brukes til å informere kontroll-/autorisasjonsmyndigheter om endringer av profilering og andre viktige deler. Avhendingsinformasjon relatert til vrakede eller avskrevne kjøretøy bør oversendes myndighetene umiddelbart i riktig skjema.

Generelt bør oppbevaring, utstedelse og retur av personaluniformer overvåkes strengt. Når personale slutter eller bytter uniform bør uniformene deres returneres. Særlig omhu bør utvises ved utstedelse av ansattuniformer til innleide sjåfører.

Avdelinger eller områder som mottar eller sender farlig gods med høy risiko bør:

- Lage en oversikt over kjøretøyleveranser eller –hentinger der det er mulig, slik at kjøretøy som ankommer kan kryssjekkes mot oversikten over ventede kjøretøy i vakthuset;
- Identifisere sjåføren og kjøretøyet og gi kunden/mottakeren en estimert leveringstid, som bør være innenfor rimelige grenser av den antatte leveringstiden.

## VEDLEGG

### Driftspraksis

Sikring bør være en del av den daglige rutinen for alt personale som er involvert i transporten av det farlige godset. Sjøførere og medarbeidere på varelager og uteområder bør få opplæring i gode vaner og sikring bør bli en del av jobben deres.

Det må finnes klart formulerte standarder for ansvar og opptreden. Disse må være forstått og akseptert av alle involvert i transportoperasjonene. Som en del av introduksjonen bør nye ansatte få opplæring i sikringstiltakene som er relevante for deres arbeidsoppgaver.

Sikringsoppgaver bør legges inn i enhver ansatts arbeidskontrakt. Sikring bør også inngå i stillingsbeskrivelsen til enhver ansatt som er involvert i transport av farlig gods.

Jevnlige kontroller bør utføres for å verifisere at sjåførene forstår og bruker sikringsutstyret montert i kjøretøyene deres. Det samme gjelder sikringsutstyret på områdene. Mange virksomheter har innarbeidet disse prinsippene i utviklingsprogrammet for ansatte.

Virksomheter bør også sjekke førerkort regelmessig – minimum hver sjette måned. Jevnlige kontroller bør avholdes for å sikre at alt sikringsutstyret og alle kontrolltiltak fungerer korrekt.

Det er nødvendig å holde seg oppdatert på aktuell utvikling på sikringsfronten og å diskutere alle eventuelle problemer med virksomhetens sikringssjef (hvis det finnes noen), lokale politikontakter og andre i bransjen, slik at faktiske hendelser og andres erfaring kan komme til nytte.

## VEDLEGG 3

# TEKNISKE ALTERNATIVER FOR Å FORHINDRE TYVERI AV ELLER INNGRIPEN I KJØRETØY ELLER LAST UNDER TRANSPORT

### Nøkkelkontroll

Parkerte kjøretøy må låses når de står på basen og nøklene må oppbevares i en låsbar beholder. Dette kan enten være en nøkkelholder hvor alle manglende nøkler kan oppdages ved et øyekast, eller om nødvendig et sikkert metallskap. Duplikatnøkler bør ha lignende beskyttelse og rommet nøklene oppbevares i bør også beskyttes mot uautorisert tilgang.

Det er veldig viktig å ha et utleveringssystem med jevnlig kontroll på hvor nøklene er. Ved drift i låste lokaler som ikke er døgnbetjente, er det viktig å følge med på hvem som har inngangsnøklene.

Antall ansatte som kjenner sikringsordningene bør holdes til et minimum. Der det er mulig bør et begrenset antall nøkkelholdere utpekes og de bør være i stand til å nå området raskt.

Hvis nøkler går tapt bør låsene byttes umiddelbart, eller kjøretøyet byttes ut med et lignende som står parkert et annet sted.

### Kjøretøy- og tilhengerjournaler

Informasjon om kjøretøy, tilhengere og last bør være lett tilgjengelig i tilfelle politiet trenger dem. Som et minimum bør følgende informasjon journalføres:

- Kjøretøyets registreringsnummer/tilhengerens serienummer;
- Merke;
- Modell;
- Karosseritype, for eksempel kjøretøy med lasteplan, med eller uten vegger, kjøretøy med presenning, kassebil, tankbil;
- Kjøretøyets identifikasjonsnummer (VIN – Vehicle Identification Number);
- Motornummer;
- Girkassenummer;
- Andre identifikasjonsnumre, merker eller profilering;
- Antall aksler;
- Spesielt utstyr montert (med serienummer);
- Sikringsutstyr montert;
- Kilometerstanden.

Front, side og bakside av kjøretøy og anleggselementer bør fotograferes. Dette vil hjelpe politiet med beskrivelser og å holde utkikk etter stjålet eiendom.

Hvert enkelt kjøretøys bevegelser bør registreres daglig med nøyaktig informasjon om lasten og sjåføren ved enhver anledning. Det bør også registreres hvilke andre ansatte som kommer i kontakt med kjøretøyet eller lasten, slik som personen som laster varene.

## VEDLEGG

### Sikre kjøretøy

Kjøretøy kan sikres ved hjelp av en rekke ekstra sikringstiltak. Følgende bør vurderes:

- Bruke sikringsutstyr – det vil gjøre kjøretøy mindre attraktive for kriminelle. Dette bør diskuteres med forsikringsselskaper, inkludert de som forsikrer varer i transitt, kjøretøyforhandlere, transportsikringskonsulenter og sikringsutstysprodusenter.
- Få sikringsutstyr jevnlig kontrollert av installatør.
- Hvert kjøretøy vil trenge ulike nivåer og typer av sikringsutstyr, avhengig av bruk. Alle kjøretøy bør ha en form for sperre, dersom produsenten ikke allerede har montert dette.
- Ved kjøp av kjøretøy, vurdere sikringsutstyret som allerede er montert, samt hva som kan installeres i tillegg.
- Forsikringsselskapet og kriminalforebyggende betjent fra det lokale politiet kan gi spesifikke sikringsråd.
- Lastebiler stjeles uansett hva de måtte være lastet med.

### Anti-tyveriutstyr

Produsenter lager stadig mer sofistikert anti-tyveriutstyr som ofte drives av kjøretøyets styringssystem.

Samtidig blir kriminelle mer oppfinnsomme. Om ikke annet har dette hevet kvaliteten på kjøretøyenes sikringssystemer til et nivå som hindrer opportunistiske kriminelle – gitt at systemene er aktivert.

Mye anti-tyveriutstyr er selvaktiverende og er ikke avhengig av at sjåføren husker å slå dem på. Noe utstyr gir sjåføren 30 sekunder til å forlate førerhuset etter at motoren er slått av og nøkkelen er fjernet fra tenningen, og slår seg deretter på automatisk. Systemet vil være aktivert til det deaktiveres av en spesiell sikringsnøkkel, elektroniske berøringssensorer eller et "smartkort".

### Kundekrav

I senere år har bilprodusenter i økende grad montert alarmer og startsperrer som standard. Dette har redusert antall tyverier gjort av opportunister og fremheves ofte i markedsføringen av kjøretøy. Tyveriundersøkelser understreker at kommersielle kjøretøyaktører ønsker at produsenter skal montere alarmer og startsperrer som standard.

Men kjøretøyprodusenter står ovenfor et grunnleggende problem. Så snart en produsent monterer en anti-tyverianordning som standard, vil denne informasjonen være lett tilgjengelig for kriminelle. Tidligere har ikke godskjøretøyprodusenter montert anti-tyveriinnretninger ved produksjon, men heller tilbudt ettermonteringsystemer på forhandlernivå. Dette er nå i endring og godskjøretøyprodusenter vil i fremtiden tilby anti-tyveriinnretninger som standard på nye modeller.

Forsikringsselskaper har blitt mer proaktive i spesifiseringen av anti-tyveriutstyr i kommersielle kjøretøy. For eksempel fører den britiske forsikringsindustriens testanlegg på Thatcham en liste over godkjente sikringsinnretninger.

Produsenter tilbyr fabrikktilpassede sikringssystemer på mange lette kommersielle og noen tunge kommersielle utvalg. De forbedrer også kvaliteten på ettermonteringsutstyr og startsperrer som tilbys av forhandlere.

Dersom kjøretøy er montert med godkjente systemer kan en virksomhet være kvalifisert for reduserte forsikringspremier. På den andre siden kan manglende forhåndsregler i økende grad føre til at forsikringsselskapene nekte å dekke tap. Hvis et kjøretøy med et montert sikringssystem blir stjålet som et resultat av at innretningen ikke er aktivert, kan forsikringsselskaper nekte å utbetale krav.

Følgende tekst presenterer hovedtypene av sikringssystemer tilgjengelig for kommersielle kjøretøy og hvordan produsenter forbedrer kjøretøysikring.

### **Fysisk kjøretøysikring**

Fysisk sikring av kommersielle kjøretøy kan være i form av flere eller sterkere sikringslåser, gitter og lignende. Det kan enten gi uavhengig sikring eller supplere et alarmsystem. Isolert sett kan fysisk sikring gi en enkel og kostnadseffektiv løsning i lavrisikosituasjoner. Det kan også være et sterkt hinder for en opportunistisk angriper.

Mange sikringslåser avhenger av at sjåføren betjener dem manuelt. "Smekklåser" er raskt blitt standardutstyr på aksesspunkter til lasterom i store kommersielle kjøretøy. De har vist seg å være ekstremt populære hos fraktselskap som leverer på kolli på flere steder. Sjåfører trenger bare å lukke døren, så er lasten automatisk sikret. Likevel er enhver sikring bare så god som det svakeste punktet. Majoriteten av sikringsanordninger er faktisk sterkere enn karosseriet de er montert til.

Hovedformålet med skilleveggen som skiller sjåfører-/passasjerområdet og lasterommet i kassebiler er for å isolere varene i lasterommet. For eksempel betyr en skillevegg i kassebilen at tilgang kun er mulig gjennom lastedørene på sidene eller bak, som kan sikres med ekstra låser.

Skillevegger kommer i ulike materialer som massivt stål, kryssfinér eller stålnetting. Korrekt montert skillevegg i netting kan gi tilstrekkelig sikring, men fortsatt gi tyvene mulighet til å se varene og derfor sannsynliggjøre et innbrudd. Hele og ugjennomsiktige skillevegger er bedre.

### **Startsperrer**

Startsperrers mål er å gjøre kjøretøyet eller tilhengeren urokkelig. Startsperrsystemer kan brukes selvstendig eller integreres i et alarmsystem. Så å si alle forsikringsgodkjente alarmsystemer vil inkludere startsperrer som standard i en eller annen form som en del av det totale sikringssystemet.

Ved valg av startsperrsystem, bør følgende tas i betraktning:

- Type kjøretøy;
- Risiko for både kjøretøy og last;
- Lastings- og lossingsaspekter.

Å montere ett enkelt system for en hel flåte, uavhengig av bruk, kan skape sårbarhet.

### **Rattlåser**

Rattstammelåser bygges inn i nesten alle kjøretøy under produksjon. Imidlertid kan profesjonelle kriminelle raskt deaktivere fabrikkmonterte rattlåser. Andre former for tilleggssikring og immobilisering bør derfor monteres.

### **Immobilisering av drivstoffventil**

Den mest brukte metoden for immobilisering av kjøretøy er å forhindre at motoren starter. Ved bruk av dieselmotorer, som ikke krever elektrisk tenning, immobiliseres motoren ved å stenge drivstoffpumpen. Dersom kriminelle likevel skulle bryte seg inn i førerhuset, klarer å deaktivere rattlåsen og slippe opp håndbrekket, vil de være i stand til å taue bort kjøretøyet.

### **Immobilisering av startmotor**

Startmotoren i alle typer kjøretøy kan enkelt immobiliseres ved å endre koblingen. Immobilisering av startmotoren utgjør ofte en del av en kombinert alarm-/startsperranordning.

## VEDLEGG

### Immobilisering av bremsesystemene

Immobiliseringsventiler for pneumatiske bremses har gjennomgått en stor utvikling siden de ble innført. De kan nå fungere i kombinasjon med alarmsystemer og også inkorporere immobilisering av drivstoffventilen og startmotoren.

### Hjulsperrer

Disse er en effektiv form for immobilisering, spesielt for mindre hjul på varebiler og kassebiler. Hjulsperrer på store kommersielle kjøretøy er tunge og uhåndterlige. Sjåfører må tilpasse dem og låse dem på plass, så risikoen for at de ikke passer eller at de settes på feil (spesielt om natten), er større enn for andre immobiliseringsanordninger for kjøretøy.

### Immobilisering av semitrailere – lås på king-pin (koplingsbolt)/lås på støtteben

Den desidert vanligste og mest effektive måten å immobilisere en semitrailer på er med en lås på king-pin (koplingsbolten). Dette er en hardt herdet klemme eller deksel av stål som passer rundt eller over king-pin og låser den i posisjon. Dette gjør det umulig for king-pin på tilhengeren å kobles til svingskiven på trekkvognen.

Å montere lås på king-pin kan være en vanskelig og skitten jobb. Lås på støtteben er et alternativ. Både lås på king-pin og støtteben er manuelt betjente anordninger, så sjåføren må sette dem på og låse dem i posisjon.

### Kameraer på kjøretøy

Kameraer blir i økende grad brukt bak på lastebiler for å hjelpe sjåføren å manøvrere kjøretøyet. Dette er også et verdifullt skjult tiltak for å overvåke sikringen av lasten.

### Alarmer

Immobilisering stopper ikke en kriminell fra å vandalisere et kjøretøy eller å tømme det der det står. Alarmsystemer gjør to ting:

- De lager høy lyd som tjener både som en advarsel og en avskrekker; og
- De kan "kjøpe tid" når de er montert i kombinasjon med en sperre.

Ved valg av kjøretøyalarm, bør det vurderes om den trenger å være:

- Manuell (settes på av sjåfør) eller automatisk (alltid settes på automatisk); eller
- Drevet kun av kjøretøyets eget batteri eller av kjøretøyets batteri med en reserveløsning.

Et alarmsystem drevet av kjøretøyets eget batteri kan være fullstendig tilstrekkelig for lette kommersielle kjøretøy i lavrisikooppdrag, hvor batteriet er låst inn under panseret. Store kommersielle kjøretøy med utsatte batterier på understellet krever en reserveløsning for alarmsystemer. Det er lite hensiktsmessig å ha et alarmsystem som kan settes ut av funksjon kun ved å koble batteripolene fra hverandre. Som et minimum bør det finnes en reserveløsning som holder i fire timer.

Nøkkelbrytere slår et system på eller av (automatiske systemer "pulserer" for å la sjåføren gå tilbake i førerhuset eller å losse). Det er viktig å bruke nøkkelbrytere/pulseringsinnretninger av god kvalitet og med et stort antall kombinasjoner.



Virksomheter bør følge anbefalingene i standarder, f.eks.

- Spesifikasjon av tyveriforebyggende innretninger installert som originalutstyr;
- Praktisk veiledning for ettermonterte innretninger på kjøretøy; og
- Praktisk veiledning for beskyttelse av varer i transitt.

Standarder kan også omhandle spesifikasjonen av låsesystemer for kjøretøyets førerhus og sikring av lasteplanet.

### **Takmarkeringer – farlig gods med høy risiko**

Den utstrakte bruken av takmarkeringer på store godskjøretøy hjelper luftbårne myndigheter med å identifisere stjalne kjøretøy. Vedkommende myndigheter kan oppmuntre transportører til å bruke takmarkeringer, spesielt transportører involvert i farlig gods med høy risiko.

### **Alarmsystemer for trekkvogn og tilhenger, tank eller container – farlig gods med høy risiko**

For høyrisikolast kan uavhengig alarm monteres på trekkvognen, i tillegg til på tilhengeren, tanken eller containeren. Der ett enkelt delt alarmsystem dekker trekkvognen, i tillegg til tilhengeren, tanken eller containeren når de er sammenkoblet, kan reservebatteriet være plassert på tilhengeren, tanken eller containeren. Jobben dets er å sørge for uavhengig beskyttelse når tilhengeren, tanken eller containeren er frakoblet. Dette kan imidlertid føre til at trekkvognen står uten noen form for alarmbeskyttelse når den er frakoblet. I dette tilfellet er det viktig å immobilisere trekkvognen.

### **Sporingssystemer – farlig gods med høy risiko**

Sporingssystemer er strengt tatt ikke anti-tyveriinnretninger. Men de kan bidra til å avskrekke tyveri og gjenfinne kjøretøy, der tid ofte er essensielt. Transporttelemetri eller andre sporingsmetoder eller -innretninger kan tas i bruk for å overvåke det farlige godset med høy risiko, der dette er hensiktsmessig.

Undersøkelser av kjøretøy- og lasttyverier viser en økning i antall operatører som monterer sporingssystemer som en standard. Produsenter av sporingssystemer rapporterer også om en økning i interesse fra operatører.

Noen produsenter av sporingssystemer tilbyr døgnovervåkning via en bevegelsessensor koblet til sporingsenheten. Systemprodusenten er da i stand til å varsle eieren hvis kjøretøyet flyttes ulovlig. Dette betyr raskere respons på tyveri.

Enkelte sporingssystemer tilbyr ekstra funksjoner, inkludert:

- ekstern kjøretøyimmobilisering;
- registrering av når dørene åpnes;
- trygghetsalarmer; og
- muligheter for geofencing.

Geofencing overvåker kjøretøyet hele tiden på en forhåndsbestemt rute eller på et kjent sted. Alle uautoriserte bevegelser vil automatisk utløse et varsel.

Telematiske systemer gir beviste kjøretøyadministrative fordeler, i tillegg til en forbedring av sikringen. Fordelene inkluderer bedre drivstoffbruk, økt sikkerhet og billigere vedlikehold. Disse fordelene betyr at de telematiske systemene tjener seg inn etter en relativt kort tidsperiode.

## VEDLEGG

### **EX/II- og EX/III-kjøretøy som frakter eksplosiver**

I tråd med EUs handlingsplan for eksplosiver (anbefaling 18) skal alle EX/II- og EX/III-kjøretøy som transporterer eksplosiver være utstyrt med de sikringsforbedrende løsningene identifisert under.

Alle EX/II- og EX/III-kjøretøy som transporterer eksplosiver skal:

- 1) være utstyrt med 24-timers fjernovervåkningssystemer (f.eks. GPS-baserte systemer), som er overvåket av en tilstrekkelig godt utrustet overvåkingsstasjon. Overvåkningssystemene (inkludert overvåkingsstasjonen) må der det er teknisk mulig være i pålitelig stand til å:
  - Identifisere hvor kjøretøyet er;
  - Aktivere alarmen hvis kjøretøyet flyttes fra angitt sted på visse tider;
  - Aktivere alarmen hvis angitte rom åpnes på visse tider og/eller på uautoriserte områder;
  - En overfalls- og/eller en trygghetsalarmfunksjon.
- 2) Være i stand til å immobilisere motoren på avstand, hvis det er trygt og i samsvar med trafikkreglene.
- 3) Være utstyrt med et anti-tyverisystem.
- 4) Ha tilstrekkelig sikre rom for eksplosiver.
- 5) Være utstyrt med kommunikasjonsmidler.
- 6) Ha en anerkjent merking festet til taket på kjøretøyet, i henhold til en spesifisert størrelse og beskrivelse.

## VEDLEGG 4

### MÅL FOR SIKRINGSPLAN FOR VIRKSOMHET

Ved utarbeidelse av en sikringsplan, bør hver virksomhet vurdere sine egne omstendigheter, og kanskje redusere, variere eller bruke noe annet. Følgende er bare en foreslått mål og bør ikke sees som den eneste løsningen.

Deler av følgende mål som ikke anses å være hensiktsmessig eller ikke kan besvares, bør fjernes.

En bør ha i bakhodet at en sikringsplan er underlagt bestemmelsene 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 inneholder.

# SIKRINGSPLAN FOR VEGTRANSPORT

[Sett inn  
virksomhetsnavn]

**IVERKSATT** — [sett inn dato]

**KUN FOR INTERNT BRUK**

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>Del 1</b>	Virksomhetsinformasjon	Side [ ]
<b>Del 2</b>	Sikringsstyring	Side [ ]
<b>Del 3</b>	Kommunikasjon	Side [ ]
<b>Del 4</b>	Sikringstiltak	Side [ ]
<b>Del 5</b>	Diverse informasjon	Side [ ]
<b>Vedlegg A</b>	Liste over personer med sikringsansvar og deres oppgaver	Side [ ]
<b>Vedlegg B</b>	Liste over personer autorisert til å håndtere farlig gods med høy risiko	Side [ ]
<b>Vedlegg C</b>	Plantegninger av begrensede områder	Side [ ]
<b>Vedlegg D</b>	Oversikt over når sikringsplanen har blitt revidert	Side [ ]

**DEL 1: Virksomhetsinformasjon**

- **Navn på virksomheten**

[Sett inn tekst]

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

[Sett inn tekst]

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

[Sett inn tekst]

- **Navn og kontaktinformasjon (telefon – e-post) for utnevnt sikringskoordinator**

[Sett inn tekst]

-----

- **Oppsummeringsliste over farlig gods med høy risiko som håndteres (f.eks. i tilsvarende format som tabell 1.10.3.1.2 eller 1.10.3.1.3 for radioaktivt materiale)**

[Sett inn tekst]

## **DEL 2: Sikringsstyring**

### **A. PERSONALE**

- **Liste over personer med sikringsansvar og deres oppgaver**

Se Vedlegg A

- **Liste over personer autorisert til å håndtere farlig gods med høy risiko**

Se Vedlegg B

### **B. PROSEDYRER (sett inn tekst eller referanse)**

- **for å rapportere fra møter og registrere sikringsrelaterte handlinger**
- **for å motta og formidle sikringsrelatert informasjon til relevant personale**
- **for å undersøke sikringsrelaterte hendelser**
- **for å håndtere sikringsrelaterte varsler**
- **for lagring av sikringssensitiv informasjon (i papirformat og i elektronisk form)**
- **for å holde rede på forflytning av farlig gods med høy risiko gjennom de siste årene**

[Sett inn tekst]

### **C. SIKRINGSUTSTYR**

- **Informasjon om sikringsutstyr, inkludert vedlikeholdsprogram og de tiltak som skal iverksettes i tilfelle feil på utstyr**

[Sett inn tekst]

**D. SIKRINGSOPPLÆRING**

- **Informasjon om opplæringsprogram i sikringsbevissthet**

[Sett inn tekst]

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

[Sett inn tekst]

- **Informasjon om prosedyrer for å vedlikeholde opplæringsjournaler**

[Sett inn tekst]

**E. SIKRINGSTESTER**

- **Informasjon om planer og historikk rundt sikringsøvelser og –tester.**

[Sett inn tekst]



**DEL 3: Kommunikasjon****A. KOMMUNIKASJONSFORBINDELSER MELLOM VIRKSOMHET OG KJØRETØY**

- **Informasjon om kommunikasjonsforbindelser med kjøretøy, inkludert reserveforbindelser**

[Sett inn tekst]

- **Informasjon om kommunikasjonsforbindelser mellom personale med sikringsoppgaver, inkludert reserveforbindelser**

[Sett inn tekst]

**B. SIKRINGSVARSLER PÅ OMRÅDET**

- **Personer som skal informeres i tilfelle et sikringsvarsel går på området (både internt i virksomheten og eksternt, f.eks. politiet)**

[Sett inn tekst]

#### **DEL 4: Sikringstiltak**

##### **SÆRSKILTE OMRÅDER MED BEGRENSET ADGANG**

- **Liste over særskilte områder eller bygninger med begrenset adgang, med detaljerte beskrivelser om følgende for hvert område eller bygning:**
  - aksesspunktene
  - indikasjon på om allmennheten har tilgang
  - sikringsutstyr for å begrense og overvåke tilgang, f.eks. inngjerding, inntrengerdeteksjonssystemer langs perimeter, belysning, CCTV osv.
  - sikringsprosedyrer for å begrense og overvåke tilgang, f.eks. patruljering, passeringssystem, identifisering av personer

[Sett inn tekst]

##### **KJØRETØYBESKYTTELSE**

- Opplysninger om montert utstyr i kjøretøyet, eller prosedyrer på plass for å forbedre beskyttelsen mot tyveri eller inngripen i kjøretøyet eller lasten.

[Sett inn tekst]

**DEL 5: Diverse informasjon**

**Denne delen bør brukes dersom det er ønskelig å gi tilleggsinformasjon som kan være relevant for sikringen av området.**



**VEDLEGG B: Liste over personer autorisert til å håndtere farlig gods med høy risiko**

## VEDLEGG

### VEDLEGG C: Plantegninger av begrensede områder

**VEDLEGG D: Oversikt over når sikringsplanen har blitt revidert**

<b>DATO FOR ENDRING</b>	<b>ENDRING UTFØRT</b>



Direktoratet for  
samfunnsikkerhet  
og beredskap

Rambergveien 9  
3115 Tønsberg

Telefon 33 41 25 00  
Faks 33 31 06 60

postmottak@dsb.no  
www.dsb.no

ISBN 978-82-7768-446-8 (PDF)  
HR 2379  
Januar 2018

 /DSBNorge

 @dsb\_no

 dsb\_norge

 dsbnorge