

Datum
2013-04-19

Dnr MSB: 2012-5683
Dnr TS: TSG2012-1058

Redovisning av uppdrag om att stärka och utveckla transportskyddet vid transport av farligt gods

(Regeringsbeslut Fö2012/1989/SSK)

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Uppdraget.....	6
2. Utgångspunkter	7
3. Genomförande	8
4. Begreppet transportskydd och annan skyddslagstiftning	9
4.1 Föreskrifter om transportskydd	9
4.2 Tillsyn över bestämmelser om transportskydd.....	11
4.3 Hamn- och sjöfartsskydd.....	11
Bakgrunden till de internationella bestämmelserna	11
Sjöfartsskydd.....	12
Regler om sjöfartsskydd	12
Hamnskyddsregler.....	13
4.4 Luftfartsskydd	13
Regler om luftfartsskydd	13
Strängare åtgärder	14
5. Arbete inom området transportskydd	15
5.1 Samverkansgrupp för transportskydd.....	15
5.2 Risk- och sårbarhetsanalys	15
MSB:s risk- och sårbarhetsanalys.....	16
TS risk- och sårbarhetsanalys	16
5.3 Rapporten "Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods. Hot, skydd och förmåga"	17
5.4 MSB:s interna tillsynsprojekt	17
5.5 Övrig samverkan	18
5.6 Koppling till EU:s handlingsplaner för CBRN och sprängämnessäkerhet	18
EU:s handlingsplan om ökad sprängämnessäkerhet.....	18
EU CBRN Action Plan.....	19
5.7 Vägledning till bestämmelserna om transportskydd	19
5.8 Förstudie om intelligenta transportsystem	19
5.9 Trafikverkets projekt "Säkra bangårdar".....	20
5.10 Transport av radioaktiva ämnen	21
5.11 Verksamheternas eget arbete	22
6. Diskussion och analys.....	24
6.1 Hotbild och risker	24
6.2 Regler	25
Transportskydd i hamnar	26
Normgivning i hamnar	26
Säkerhetsprovning med registerkontroll.....	27

Datum
2013-04-19

Onödiga transporter	27
Kör- och vilotider	28
Övervakning	28
Tillstånd vid lastning och lossning.....	28
Krav på terminaler	28
Möjlighet att återkalla ADR-intyget.....	29
6.3 Utbildning och information	29
6.4 Tillsyn	30
6.5 Informationssäkerhet	31
6.6 Samverkan	32
Myndighetssamverkan	32
Samverkan med branschen	33
6.7 Övning	33
6.8 Säkra uppställningsplatser	34
6.9 Avvikelserapportering och brottsanmälan	35
6.10 Risk- och sårbarhetsanalyser	35
7. Förslag till åtgärder	37
7.1 Samverkan	37
7.2 SÄPO och RPS, inklusive RKP, bör få utökat ansvar.....	37
7.3 Scenarier.....	37
7.4 Tillsyn	38
7.5 Revidering av bestämmelser om transportskydd.....	38
7.6 Möjlighet att återkalla ADR-intyget	38
7.7 Öka kunskapen inom området transportskydd.....	39
7.8 Säkra uppställningsplatser	39
7.9 Hamnar.....	39
7.10 Risk- och sårbarhetsanalyser	39
8. Ekonomiska konsekvenser.....	40
Bilaga 1: Definitioner	42
Bilaga 2: Bestämmelser om transportskydd i ADR-S och RID-S	43
Bilaga 3: Bestämmelser för övervakning av fordonet i ADR-S...	49
Bilaga 4: Samverkansmöte den 28 februari 2013	50

Datum
2013-04-19

Sammanfattning

I beslut Fö2012/1989/SSK den 1 november 2012 gav regeringen ett gemensamt uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Transportstyrelsen (TS) att identifiera, analysera och föreslå åtgärder för att stärka och utveckla transportskyddet vid transport av farligt gods.

Sedan Riksrevisionen gjorde sin granskning i rapporten ”Skyddet för farligt gods” (RiR 2008:29) har mycket hänt. Samverkan mellan myndigheterna har stärkts och området har behandlats i risk- och sårbarhetsanalyser samt i analys av samhällets krisberedskap. Olika projekt har dessutom bedrivits för att förbättra tillsynen av transportskyddet av farligt gods.

MSB och TS behandlar åtgärder inom följande områden.

Samverkan

Fortsatt prioritet föreslås till den myndighetsgemensamma Samverkansgruppen för transportskydd.

MSB avser att ansöka om att få delta i Nationella Transportsäkerhetsrådet för att kunna säkerställa att transportskyddet diskuteras i samband med de allmänna brottsförebyggande åtgärderna.

Säkerhetspolisen (SÄPO) och Rikspolisstyrelsen (RPS), inklusive Rikskriminalpolisen (RKP), bör få utökat ansvar

SÄPO och RPS, inklusive RKP, föreslås få uppdraget att bevaka utveckling och händelser som påverkar hotbilden i förhållande till transportskyddet, på samma sätt som för områdena sjöfarts-, hamn- och luftfartsskydd.

Ett uppdrag föreslås till RPS, inklusive RKP, att på samma sätt som för områdena sjöfarts-, hamn- och luftfartsskydd, utreda förutsättningarna att tillsammans med behörig myndighet besluta om åtgärder vid förhöjd hotbild inom området transportskydd.

Scenarier

Som stöd till verksamheternas arbete med transportskydd och för att dimensionera eller bygga upp skyddet avser MSB att ta fram lämpliga hotbildsscenarier för transport av farligt gods.

Stöd från SÄPO och RPS, inklusive RKP, är av betydelse för att korrekta och lämpliga aspekter involveras i scenarioframställningen.

Tillsyn

En ändring av tillsynsbestämmelserna i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods (FFG) föreslås fördela ansvaret för tillsyn av transportskyddet till flera myndigheter. Fler myndigheter i tillsynen har större chans att nå hela transportkedjan.

Datum
2013-04-19

Revidering av bestämmelser om transportskydd

MSB avser att till det internationella regelverksarbetet lämna förslag på reviderad lista över farligt gods med hög riskpotential samt förslag på revidering av övervakningsbestämmelserna i ADR-S.

Möjlighet att återkalla ADR-intyget

Ett uppdrag föreslås till MSB och andra berörda myndigheter att se över möjligheterna att vid överträdelse av reglerna i ADR-S, återkalla det intyg om utbildning (ADR-intyg) som förare av fordon lastade med farligt gods ska inneha vid transport.

Öka kunskapen inom området transportskydd

Den vägledning som påbörjats av MSB, tillsammans med Samverkansgruppen för transportskydd, till stöd för företagen att uppfylla bestämmelserna om transportskydd vid transport av farligt gods på väg och järnväg, kommer att slutföras. I examinationen av förare och säkerhetsrådgivare ska frågor om transportskydd ingå.

Säkra uppställningsplatser

En studie av förutsättningarna att uppgradera ett antal parkeringsplatser utefter huvudvägnätet föreslås, så att stöld av fordon och dess last försvåras eller snabbt kan upptäckas.

Hamnar

TS och MSB kommer gemensamt att förtydliga ansvarsförhållanden i hamnar avseende säkerheten vid transport av farligt gods inklusive transportskydd.

Vid omcertifieringen av alla hamnanläggningar ska farligt gods behandlas i skyddsutredningen och i skyddsplanen.

Risk- och sårbarhetsanalyser

Arbetet inom MSB och TS med farligt gods i risk- och sårbarhetsanalyser ska ske med likartade bedömningsgrunder för samtliga transportslag.

Datum
2013-04-19

1. Uppdraget

I beslut Fö2012/1989/SSK den 1 november 2012 gav regeringen ett gemensamt uppdrag till MSB och TS att identifiera, analysera och föreslå åtgärder för att stärka och utveckla transportskyddet vid transport av farligt gods.

Förslagen som MSB och TS ger ska förebygga, förhindra och begränsa att obehörigt förfarande med farligt gods vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Uppdraget ska genomföras i samverkan med Trafikverket, RPS, Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och Kustbevakningen (KBV). Under arbetets gång ska även samverkan ske med andra berörda myndigheter, branschorganisationer och aktörer.

I Riksrevisionens rapport "Skyddet för farligt gods" (RiR 2008:29) finns rekommendationer för att stärka och utveckla transportskyddet vid transport av farligt gods. Dessa ska beaktas av MSB och TS i redovisningen.

Datum
2013-04-19

2. Utgångspunkter

MSB och TS har genomfört uppdraget utifrån följande utgångspunkter.

Transport av farligt gods på väg, i terräng och på järnväg

Av uppdraget framgår att föreslagna åtgärder ska förebygga, förhindra och begränsa att obehörigt förfarande med farligt gods vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Uppdraget är därför genomfört med utgångspunkten att åtgärder som föreslås omfattar transportskyddet vid transport av farligt gods på väg, i terräng och på järnväg.

Riksrevisionens rekommendationer i rapporten "Skyddet för farligt gods"

MSB och TS har i redovisningen av uppdraget beaktat Riksrevisionens rekommendationer i rapporten "Skyddet för farligt gods". MSB och TS har beaktat rekommendationer som ställs avseende transport av farligt gods på land. I redovisningen av uppdraget behandlas löpande rekommendationerna som Riksrevisionen ger.

Riksrevisionens rekommendationer om ansvaret för tillsynen av skyddet för farligt gods

I Riksrevisionens rapport "Skyddet för farligt gods" lämnas rekommendationen till regeringen att se till att ansvaret för tillsynen av skyddet för farligt gods för samtliga transportslag läggs på TS. Regeringen gjorde en fördelning av ansvar för sådan tillsyn i samband med bildandet av MSB och TS. Mot bakgrund av regeringens ställningstagande beaktas inte rekommendationen om ett samlat tillsynsansvar hos TS.

Datum
2013-04-19

3. Genomförande

MSB och TS har genomfört uppdraget genom att tillsätta en gemensam arbetsgrupp med representanter från båda myndigheter som med regelbundenhet har haft möten under arbetets gång.

Uppdraget har genomförts i samverkan med KBV, RPS, SSM och Trafikverket, samt under arbetets gång med övriga berörda myndigheter, branschorganisationer och aktörer.

Samverkan har skett genom att MSB och TS har organiserat två samverkansmöten.

Det första samverkansmötet genomfördes den 31 januari 2013 i samband med möte med MSB:s Samverkansgrupp för transportskydd (se kapitel 5.1). Förutom de ordinarie deltagande myndigheterna RPS, SSM och Trafikverket deltog även KBV.

Vid det andra mötet, den 28 februari 2013, bereddes nämnda myndigheter liksom andra berörda myndigheter, branschorganisationer och aktörer tillfälle att delta. I bilaga 4 redovisas vilka företrädare som deltog. Dessutom har möten med RPS hållits vid två ytterligare tillfällen, den 4 februari 2013 och den 19 februari 2013 i samband med securitymöte mellan RPS och TS.

Arbetsgruppen har därutöver haft kontakt med Sveriges hamnar, företag som opererar fordon för tillverkning av sprängämnen, så kallade laddfordon ("Mobile explosives manufacturing units"), utbildningsorganisationer godkända av MSB att bedriva utbildning av lärare som i sin tur ger utbildning till förare av fordon lastade med farligt gods (ADR-lärare) och Kompetenscentrum för Energetiska Material (KCEM).

Innehållet i denna rapport har inte kunnat sändas på formell remiss för synpunkter på grund av tidsbrist. Däremot har vissa personer som har deltagit i samverkan fått underlaget för att kunna ge synpunkter.

Synpunkter på arbetet och förslag har inhämtats vid nämnda samverkansmöten och under hand med andra aktörer. Innehållet speglar därmed enbart MSB:s och TS syn på vilka förslag till åtgärder som bör prioriteras och vidtas för att stärka och utveckla transportskyddet vid transport av farligt gods på väg, i terräng och på järnväg.

Datum
2013-04-19

4. Begreppet transportskydd och annan skyddslagstiftning

Bestämmelser om transportskydd samt grundläggande och övergripande skyldigheter för den som ska tillgodose transportskyddet är införda i lagen (2006:263) om transport av farligt gods (LFG).

Den som transporterar farligt gods eller lämnar farligt gods till någon annan för transport ska enligt 2 § LFG vidta de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att godset, genom transporten eller genom obehörigt förfarande med godset vid transport på land, orsakar sådana skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som beror på godsets farliga egenskaper.

Lagen definierar vidare i 6 § att transportskydd avser de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att obehörigt förfarande med det farliga godset vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Lagens bestämmelser om transportskydd träffar landtransport av farligt gods, vilket innebär transport av farligt gods på väg, i terräng och på järnväg. För sjö- och lufttransport av gods finns bestämmelser för hamnskydd, sjöfartsskydd och luftfartsskydd. Innebörden av dessa beskrivs i kapitel 4.3 och 4.4.

I 16 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods (FFG) får MSB bemyndigande att utfärda ytterligare föreskrifter om transportskydd. MSB ska enligt 10 § FFG även ha tillsyn av efterlevnaden av bestämmelserna om transportskydd.

4.1 Föreskrifter om transportskydd

Utifrån bemyndigandet i FFG har MSB utfärdat följande föreskrifter om transport av farligt gods, vilka även innehåller bestämmelser om transportskydd:

- MSB:s föreskrifter (MSBFS 2012:6) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), och
- MSB:s föreskrifter (MSBFS 2012:7) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

ADR-S och RID-S är i allt väsentligt baserade på bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), respektive bilaga 1 (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bilagorna till ADR utvecklas och fastställs av arbetsgrupp WP.15 inom Förenta Nationerna (FN), medan RID utvecklas och fastställs av en expertgrupp inom den mellanstatliga organisationen OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail). Sverige är fördragspart till ADR respektive COTIF och ska

Datum
2013-04-19

därmed följa bestämmelserna om transport av farligt gods på väg och järnväg vid internationella transporter. MSB företräder Sverige vid möten i WP.15 och i OTIF:s expertgrupp företräds Sverige av MSB och TS.

Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar är Sverige skyldigt att tillämpa bestämmelserna i ADR och RID även vid inrikes transport av farligt gods på väg och järnväg, samt vid transporter mellan EU:s medlemsstater. Nationella avsteg eller undantag från ADR och RID kan enbart införas i nationell lagstiftning om det medges av direktiv 2008/68/EG.

ADR respektive RID och därmed även de nationella föreskrifterna ADR-S och RID-S är regelverk som i allmänhet och traditionellt sett har tagit fokus på att reglera transport av farligt gods utifrån ett olycksförebyggande perspektiv. FN och OTIF har emellertid utvidgat perspektivet och infört bestämmelser om transportskydd i syfte att minimera stöld och att obehörigt förfarande med farligt gods kan skada personer, egendom eller miljö.

Bestämmelser om transportskydd är i huvudsak införda i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S och kan delas in i kategorierna allmänna bestämmelser, bestämmelser om utbildning och bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential. Bestämmelserna redovisas i sin helhet i bilaga 2 och gäller likalydande för både väg- och järnvägstransporter.

Allmänna bestämmelser anger bland annat krav på att medföra identitetshandling under transport, att enbart överlämna farligt gods för transport till transportörer som på lämpligt sätt har identifierats och att områden för mellanlagring ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och så långt möjligt och lämpligt inte tillgängliga för allmänheten.

Bestämmelser om utbildning anger krav på att personer som är delaktiga i transport av farligt gods ska ha utbildning i transportskyddsrelaterade frågor, såsom vilka risker för kränkning av skyddet som är identifierade och åtgärder som ska vidtas om transportskyddet kränks.

Slutligen anger ADR-S och RID-S att avsändare, transportörer och andra delaktiga i transport av farligt gods med hög riskpotential ska upprätta och följa en skyddsplan. Farligt gods med hög riskpotential är av ADR-S och RID-S definierat som gods som kan missbrukas vid terrorbrott och då leda till svåra konsekvenser, till exempel förlust av åtskilliga människoliv och storskalig förstörelse eller, särskilt avseende radioaktiva ämnen, storskalig samhällsekonomisk störning. Skyddsplanen ska bland annat innehålla bedömning av risker för kränkning av transportskyddet och åtgärder som ska vidtas för att minska riskerna, förteckning över farligt gods som hanteras av verksamheten, rutiner för rapportering av händelser, åtgärder som ska vidtas vid hot och rutiner för värdering och test av planen.

Förutom bestämmelser om transportskydd finns i både ADR-S och RID-S andra bestämmelser som knyter an till transportskyddet, men som

Datum
2013-04-19

föreskriftstekniskt inte anges inom ramen för det. Sådana bestämmelser är krav på övervakning av uppställda fordon eller vagnar, bestämmelser för lastning och lossning samt utbildning.

4.2 Tillsyn över bestämmelser om transportskydd

MSB har enligt FFG ansvar för tillsyn över bland annat bestämmelserna om transportskydd enligt kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S, samt över verksamhetsutövare som transporterar eller lämnar farligt gods för transport och därav ska ha utsett en eller flera säkerhetsrådgivare.

Som regel utförs tillsynen av transportskyddet i anslutning till tillsynen av bestämmelserna om säkerhetsrådgivare, då bestämmelserna väsentligen riktar sig till verksamhetsutövaren. Mål för denna tillsyn är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Vid tillsynsbesök granskas verksamhetens metoder och rutiner för hantering av farligt gods. Underlag för detta är de rutiner som säkerhetsrådgivaren ska upprätta avseende bland annat årsrapporter, avvikelshantering och utbildning. Transportskyddet granskas i den utsträckning verksamheten omfattas av bestämmelserna i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S, såsom utbildning, områdesskydd och skyddsplan.

Tillsynen resulterar i en bedömning av i vilken utsträckning verksamheten fullgör sina skyldigheter enligt den aktuella lagstiftningen. Den ligger också till grund för eventuella krav på åtgärder (föreläggande eller förbud) eller anmälan av brott.

Enligt 10 § FFG samordnar MSB tillsynsmyndigheternas verksamhet och bistår med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över transport av farligt gods på land. Samordning av myndigheternas tillsyn sker bland annat genom arbetsgruppen SAMTILL (Samordning av tillsyn), i vilken förutom MSB även KBV, Polismyndigheterna genom RPS, SSM och TS deltar. SAMTILL behandlar transportskyddsfrågor i den mån det har beröringspunkter till övriga myndigheter.

4.3 Hamn- och sjöfartsskydd

Bakgrunden till de internationella bestämmelserna

Händelserna i New York och Washington den 11 september 2001 föranledde att Europeiska kommissionen och Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) betonade behovet av att vidta ökade skyddsåtgärder mot brottsliga handlingar.

Avsikten med regelverket är att skydda passagerare och den världsomfattande handelskedjan mot terroristattacker och andra brottsliga handlingar riktade mot flyget, fartyg och hamnanläggningar. Målet med skyddet är att

Datum
2013-04-19

- skydda passagerare,
- förhindra tillträde för obehöriga,
- skydda besättning och markpersonal,
- förhindra smuggling,
- skydda hamnanläggning och fartyg, och
- skydda allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Med olagliga handlingar avses till exempel brottsliga angrepp såsom sabotage, kapningar, manipulation av gods och gisslantagningar.

Sjöfartsskydd

Reglerna om sjöfartsskydd placerades i huvudsak in i ett nytt kapitel XI-2, Särskilda åtgärder för att öka sjöfartsskyddet, i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen). Till det nya kapitlet fogades en kod, the International Ship and Port Facility Security Code - den internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden).

Det systemmässiga skyddet består bland annat i att rederierna och hamnanläggningarna ska upprätta rutiner för att få kontroll över vilka personer, vilken last och vilket annat gods som befinner sig på fartygen och i hamnanläggningarna. Vidare innehåller det systemmässiga skyddet krav på att utse skyddschefer och att tillhandahålla myndigheter och andra berörda information, men också att skydda den information som man har om dels passagerare och last/lastbärare, dels om fartygets respektive hamnanläggningens sjöfartsskydd.

Det fysiska skyddet består i att områden i en hamnanläggning kan behöva stänglas in och övervakas manuellt eller med kameror. Ankommande och avgående passagerare eller last kan behöva separeras och in- och utpassering kontrolleras. Fartyg ska också vara försedda med ett larmsystem.

Inom EU har de nya reglerna satts i kraft genom Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Regler om sjöfartsskydd

Sveriges riksdag har beslutat om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och regeringen om förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd. Enligt lagen om sjöfartsskydd är begreppen samma som i förordning (EG) nr 725/2004. Denna definierar sjöfartsskydd som en kombination av förebyggande åtgärder som syftar till att skydda sjöfarten och hamnanläggningarna mot hot om avsiktliga olagliga handlingar. Enligt förordningen är TS behörig myndighet. Slutligen har Sjöfartsverket utgett en föreskrift om sjöfartsskydd, SJÖFS 2004:13.

Datum
2013-04-19

Enligt 3 § lagen om sjöfartsskydd är det RPS, efter att ha hört TS och KBV, som fattar beslut om vilken skyddsnivå (nivå 1-3) som ska råda för ett fartyg eller en hamnanläggning. Om något beslut inte fattas råder den lägsta skyddsnivån (nivå 1). I brådskande fall får RPS fatta beslut om förändring av skyddsnivån utan att ha hört TS och KBV. Ett sådant beslut ska dock snarast omprövas av RPS efter att TS och KBV har hörts. Polismyndighet har också rätt att ta ett interimistiskt beslut i frågan.

Hamnskyddsregler

I tillägg till reglerna om sjöfartsskydd har EU också beslutat ett direktiv, Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har införts i svensk rätt genom lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1). Enligt lagen om hamnskydd definieras hamnskydd som åtgärder som ska vidtas i hamnar i syfte att skydda människor, infrastruktur och utrustning i hamnarna mot allvarliga olagliga handlingar.

Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll ett internationellt sjöfartsskyddcertifikat utfärdat av TS. På samma sätt får de godkända och kontrollerade hamnanläggningarna ett utlåtande om överensstämmelse utfärdat av TS.

4.4 Luftfartsskydd

Reglerna inom luftfartsskyddet syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, vilket innebär att säkerhetsåtgärder vidtas för passagerare, kabinbagage, lastrumsbagage, catering och flygfrakt. I Sverige infördes de första reglerna i början av 1990-talet och var då i huvudsak baserade på Annex 17 till konventionen om den Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och European Civil Aviation Conference (ECAC) Doc 30.

Regler om luftfartsskydd

Enligt lag (2004:1100) om luftfartsskydd är begreppen samma som i förordning (EG) nr 300/2008. Denna definierar luftfartsskydd som en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten.

Händelserna i USA i september 2001 innebar att gemensamma EU-förordningskrav utarbetades och de återfinns idag i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 185/2010. För att uppnå målen i förordningen bör varje medlemsstat anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart samt ett motsvarande program för kontroll av verksamhetens kvalitet och ett utbildningsprogram. Regeringen har, genom förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, utsett TS till den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram (NASP). I NASP finns samtliga styrande krav för

Datum
2013-04-19

luftfartsskyddet samlade. Programmet innehåller en informationsdel samt föreskrifterna i serie SEC som publiceras i TS författningssamling.

Verksamheter som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet är:

- flygplatser,
- svenska flygföretag,
- utländska flygföretag,
- flygtrafiktjänst,
- fraktagenter,
- postföretag,
- cateringföretag,
- instruktörer som utbildar säkerhetspersonal, och
- validerare.

Strängare åtgärder

TS beslutar om strängare åtgärder för de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet. Detta framgår av 10 § lagen om luftfartsskydd. Ett sådant beslut kan aktualiseras om det sker förändringar i hotbilden eller om information finns om ett specifikt hot riktat mot luftfarten. Denna information kommer normalt från SÄPO via RKP och det är TS som sedan avgör om det finns anledning att fatta ett beslut om strängare åtgärder. Beslutet fattas efter att ha hört RPS. Ett sådant beslut kan också aktualiseras efter en begäran från en annan stat.

RPS får enligt 9 § lagen om luftfartsskydd fatta beslut om strängare åtgärder efter att ha hört TS. Det gäller bland annat beslut som har klar polisiär inriktning eller riktar sig mot den allmänhet som inte är yrkesmässigt knuten till luftfartsverksamhet. RPS och polismyndighet får själv besluta om strängare åtgärder vid brådskande fall.

Datum
2013-04-19

5. Arbete inom området transportskydd

Nedan redovisas identifierade slutförda och pågående arbeten och projekt som syftar till att kontinuerligt utveckla och stärka transportskyddet. Arbetet har bland annat påverkats av rekommendationerna i Riksrevisionens rapport "Skyddet för farligt gods".

5.1 Samverkansgrupp för transportskydd

Samverkansgruppen för transportskydd är en myndighetsgemensam grupp som startades av Räddningsverket 2007 med utgångspunkt i de då nya reglerna om transportskydd i ADR-S och RID-S. Gruppens ursprungliga syfte var främst att ta fram hotbilder och klargöra larmkedja vid en händelse, samt att höja medvetenheten hos berörda branscher. Efter att MSB bildats återstartades gruppen med ett första möte 2010 tillsammans med RKP, RPS, SÄPO och Trafikverket. Gruppen har fortsatt att utvidgas och även SSM och TS deltar idag.

Samverkansgruppens syfte är att diskutera transportskyddet utifrån områden såsom hotbild, larmkedja, information, samverkan, medvetandegörande, utbildning och kunskapsaspekter, för att skapa förutsättningar för att utveckla och stärka transportskyddet.

Samverkansgruppen för transportskydd är ett viktigt instrument för myndigheterna för att kunna diskutera transportskyddet utifrån olika aspekter. Samverkansgruppen möts 1-2 gånger per år under MSB:s ordförandeskap.

I budgetpropositionen 2011 anges under rubriken *Transport av farligt gods*: "För att få till stånd en fördjupad samverkan och stärka skyddet inom området transport av farligt gods anser regeringen att det krävs en ökad tydlighet ifråga om roller och ansvar mellan berörda myndigheter samt en ökad enhetlighet mellan de fyra transportslagen i fråga om tillsyn och efterlevnad av regelverk."

Samverkansgruppen har därför arbetat bland annat med ett myndighetsgemensamt dokument som beskriver varje myndighets ansvar, organisation och roll samt samverkansgrupper inom området.

5.2 Risk- och sårbarhetsanalys

I rapporten "Skyddet för farligt gods" rekommenderade Riksrevisionen MSB att särskilt behandla antagonistiska hot mot farligt gods i sina årliga analyser av samhällets krisberedskap.

Datum
2013-04-19

MSB:s risk- och sårbarhetsanalys

Området transport av farligt gods behandlades i MSB:s risk- och sårbarhetsanalys för 2010.

Analysarbetet skedde i samverkan med ett antal aktörer med uppgifter och fördjupade kunskaper inom området transportskydd. Dessa var RPS, RKP, SÄPO, Trafikverket, TS och CargoNet. Syftet med analysen var att utifrån MSB:s ansvarsområde analysera transportskyddet för landtransporter av farligt gods utifrån ett antagonistiskt perspektiv.

Analysen gav fokus på hur MSB:s samordnings- och informationsansvar ser ut i ett givet scenario och hur aktörerna samverkar. Analysen mynnade inte ut i en förmågebedömning för någon av de deltagande myndigheterna, eftersom detta inte var analysens syfte.

Mot bakgrund av analysen föreslog MSB att:

- MSB bör ta initiativ till att myndigheter med ansvar inom området gemensamt medvetandegör bland annat transportbranschen om vikten av ett förebyggande skyddsarbete,
- övning i säkerhetsmedvetenhet kring transporter av farligt gods i större utsträckning bör ske på plats så att alla till fullo får förståelse för sin roll i säkerhetskedjan,
- MSB i samverkan med SÄPO och RKP bör utveckla former för hur MSB vidareförmedlar hotbedömningar till transportsektorn,
- arbetet inom MSB:s samverkansgrupp för transportskydd respektive för tillsyn (SAMTILL) bör fortsätta och utvecklas så att deltagande myndigheter får en enhetlig syn på transportskydd och tillsyn över transportskyddet, och
- MSB:s samverkansövningar i framtiden i ännu större utsträckning kan behöva inriktas mot antagonistiska händelser.

I efterföljande risk- och sårbarhetsanalyser har andra risker och områden prioriterats och analyserats av MSB. Analysens inriktning är således olika från år till år för att kunna behandla alla ansvarsområden inom MSB.

TS risk- och sårbarhetsanalys

TS påpekade i sin risk- och sårbarhetsanalys för 2010 behovet av att ta upp skyddet för farligt gods. TS har emellertid inte behandlat skyddet för farligt gods i sina risk- och sårbarhetsanalyser för 2011 eller 2012.

Datum
2013-04-19

5.3 Rapporten "Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods. Hot, skydd och förmåga"

Riksrevisionen rekommenderar i rapporten "Skyddet för farligt gods" att MSB behandlar antagonistiska hot mot farligt gods i sina årliga analyser av samhällets krisberedskap, varför MSB analyserade detta 2010 i rapporten "Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods. Hot, skydd och förmåga".

Syftet med analysen var att behandla olika typer av antagonistiska hot mot transporter av farligt gods, övergripande redogöra för hur det förebyggande arbetet på området ser ut och bedöma vilken förmåga som samhället har att motstå och hantera antagonistiska hot mot transport av farligt gods.

I rapporten kom MSB fram till bedömningen att samhällets förmåga att motstå och hantera ett antagonistiskt hot mot transporter av farligt gods i dagsläget är bristfällig. I syfte att förbättra förmågan föreslår MSB i rapporten följande åtgärder:

- att MSB, TS, Trafikverket, Sjöfartsverket och polismyndigheterna tillsammans stödjer transportbranschen för att öka branschens och myndigheternas kunskap om hur man kan arbeta förebyggande gällande antagonistiska hot, främst stölder,
- att ovanstående myndigheter, liksom KBV och SSM, samt andra myndigheter som på olika sätt ansvarar för området transporter av farligt gods, ska ta med frågor om hot, risker och sårbarheter inom området i sina risk- och sårbarhetsanalyser,
- att myndigheter och privata aktörer inom transportområdet i sina sårbarhetsanalyser fokuserar på tillträdesbegränsningar kring transporter samt informationssäkerheten på området,
- att larmkedjor och informationsspridning på området övas, både inom och mellan myndigheter och gentemot näringslivet, och
- att samarbetet mellan de myndigheter som ansvarar för skydd, tillsyn av skyddsarbete, hotbilder samt privata aktörer i branschen prioriteras och uppmuntras av alla inblandade aktörer.

I analogi med arbetet kring risk- och sårbarhetsanalyser behandlas inte regelmässigt området transportskydd vid särskilda förmågebedömningar. Fokus och inriktning på bedömningarna varierar därmed från år till år.

5.4 MSB:s interna tillsynsprojekt

MSB:s Tillsynsenhet fick år 2010 i uppdrag av GD att utveckla metoderna för tillsyn av bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S. Uppdraget resulterade i ett metodstöd som används vid tillsynsbesöken och innehåller kontrollpunkter för områdesskydd och skyddsplan.

Datum
2013-04-19

Vidare gav Tillsynsenheten förslag på fortsatt arbete för att utveckla tillsynen av transportskydd. Detta resulterade i ytterligare utvecklingsarbeten och projekt rörande bland annat vägledning till verksamheter och en internationell studie för att fånga erfarenheter från andra länders arbete med transportskydd.

Den internationella studien genomfördes under 2011. Resultatet från studien visade att det är en stor variation i hur olika länder prioriterar frågor om transportskydd relativt frågor om säkerhet i samband med transport av farligt gods. Detta avser såväl tillämpning som tillsyn. En allmän uppfattning är att åtminstone skyddsplanen, personalens medvetenhet om skyddsplanen och utbildningskraven i bestämmelserna om transportskydd ska granskas vid tillsyn. Flera länder ansåg att medvetenheten kring transportskydd hos personal, verksamheter och andra aktörer bör öka, till exempel genom vägledning, information och tillsyn.

Studien resulterade även i ett besök hos Department for Transport, Storbritannien, som anses ligga i framkant när det gäller arbetet med transportskydd. Syftet med besöket var att studera hur myndigheten arbetar med transportskyddsfrågor och tillsyn. Studien kommer även att ligga till grund för MSB:s fortsatta arbete med metodutveckling, samt med stöd och information till verksamheterna.

5.5 Övrig samverkan

Förutom arbetet i samverkansgruppen för transportskydd har MSB och TS fastslagit rutiner för samarbete och samverkan gällande transport av farligt gods. Det innebär att myndigheterna träffas 1 gång per år och diskuterar allmänna frågor, samt att de båda myndigheterna gemensamt årligen anordnar ett möte med de branschorganisationer som representerar avsändare, transportörer och speditörer. Mötet med branschorganisationerna fokuserar på harmonisering av reglerna i de olika föreskrifterna och regelförenkling.

I samband med MSB:s tillsyn på järnvägsoperatörer sker samverkan med Transportstyrelsens tillsyn avseende bestämmelserna i RID-S.

5.6 Koppling till EU:s handlingsplaner för CBRN och sprängämnessäkerhet

EU:s handlingsplan om ökad sprängämnessäkerhet

EU:s handlingsplan om ökad sprängämnessäkerhet KOM(2007)651 berör i ett antal åtgärder området transportskydd. Bland annat innefattar handlingsplanen förslag till åtgärder för ökad säkerhet av sprängämnestransporter inom det förebyggande området (kapitel 7 i handlingsplanen). Utifrån regeringsuppdrag Fö2010/699/SSK har MSB, i samråd med RPS, samt i samverkan med berörda myndigheter, upprättat en nationell arbetsgrupp för sprängämnessäkerhet (NAG-ExpSec) med huvuduppgift att ansvara för den nationella implementeringen av handlingsplanen. Lagesbedömningar lämnas minst två gånger per år till

Datum
2013-04-19

regeringen. De åtgärder som berör transportskydd redovisas där och berörs inte närmare i denna rapport.

EU CBRN Action Plan

Även EU:s handlingsplan för kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära (CBRN) ämnen KOM(2009)273 berör i sina åtgärder området transportskydd och innefattar åtgärder som är både övergripande och ämnesspecifika. I december 2010 fick MSB i uppdrag att i samverkan med berörda myndigheter samordna det svenska genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen (dnr Fö2010/2013/SSK, regeringsbeslut 6 2010). Lägesrapporter gällande det svenska arbetet lämnas årligen. Arbetet med åtgärderna för ökad transportsäkerhet ska främst fasas in i redan befintliga processer för FN respektive OTIF och berörs inte närmare inom ramen för detta arbete.

5.7 Vägledning till bestämmelserna om transportskydd

Samverkansgruppen för transportskydd initierade under 2012 en arbetsgrupp för att ta fram en vägledning till hur företag och organisationer kan arbeta med bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S. Arbetet drivs nu av MSB i samverkan med Samverkansgruppen.

Syftet med vägledningen är att ge råd och stöd vid tillämpning av bestämmelserna och förslag på vad verksamheter kan behöva tänka igenom när transportskyddet för farligt gods ska upprättas.

Det finns exempel på länder och internationella branschorganisationer som har tagit fram liknande vägledningar, exempelvis Storbritannien, Norge och International Road Transport Union (IRU).

5.8 Förstudie om intelligenta transportsystem

Intelligenta transportsystem, ITS, är system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på transportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, samt för trafikledning och rörlighetshantering såväl som gränssnitten mot andra transportslag. Ett exempel på ITS-system är telematiksystem som används för kommunikation med en mobil enhet såsom ett fordon. Syftet med ITS-system är att tillhandahålla tjänster som relaterar till olika transportslag och som möjliggör att olika användare blir bättre informerade, samt att transportnätverken blir säkrare, effektivare och bättre koordinerade.

Inom det internationella regelarbetet för transport av farligt gods har det sedan 2007 pågått ett arbete för att undersöka möjligheterna att införa krav på telematiksystem i regelverken för transport av farligt gods på väg och järnväg. På initiativ av Europeiska kommissionen och på uppdrag av FN:s och OTIF:s gemensamma arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg och järnväg

Datum
2013-04-19

(Joint Meeting) har en arbetsgrupp startats om telematik vid transport av farligt gods.

För Sveriges del har MSB och Security Arena vid olika tillfällen deltagit i arbetsgruppen. Security Arena är sedan starten 2006 en nationell arena för projekt inom säkerhet i samhället. Lindholmen Science Park driver Security Arena på uppdrag av MSB. Huvudpartners är Chalmers, Göteborgs universitet, Ericsson, Saab Group och AB Volvo.

Syftet med rubricerad förstudie är att skapa en övergripande behovsbild för transport av farligt gods utifrån ett ITS-perspektiv med tillhörande aktörskartläggning. Ett antal behov har identifierats vilka anses vara av stor vikt för utvecklingen av området:

- Mer omfattande och snabbare tillgänglig information vid olycka.
- Förbättrad trafikinformation för transport av farligt gods på väg.
- Övergripande informationsstruktur med tydlighet om vem som äger informationen, var informationen skapas och hur den utbyts mellan olika aktörer i transportkedjan.
- Ökad informationssäkerhet och ökat transportskydd för att obehöriga inte ska ha tillgång till information som är känslig och som kan användas för illvilliga syften.

Förstudien ska även ge rekommendationer till fortsatt arbete. De huvudsakliga förslagen är genomförande av en workshopserie, demonstratorprojekt med inriktning mot larm vid olycka, definition av ett informationsramverk för att strukturera information så att till exempel processer och teknikstöd kan utvecklas oberoende av varandra, samt framtagning av en nationell handlingsplan.

5.9 Trafikverkets projekt "Säkra bangårdar"

Som resultat av Riksrevisionens rapport "Skyddet för farligt gods" driver Trafikverket projektet "Säkra bangårdar" med syftet att stärka säkerhet och tillträdesskydd kring rangerbangårdar. Projektet har genomfört säkerhetsgranskningar av de sju bangårdar som har störst hantering av farligt gods. Dessa är Borlänge, Gävle, Hallsberg, Helsingborg, Malmö, Sävenäs och Trelleborg. Målet med säkerhetsgranskningarna har varit att ta fram underlag för att höja säkerheten avseende hantering och skydd av farligt gods utifrån en kundorienterad helhetssyn på hälsa, miljö, säkerhet och kvalitet.

Säkerhetsgranskningarna redovisar förutsättningar för att förbättra och höja säkerheten på de sju prioriterade rangerbangårdarna genom att åtgärdsplaner har upprättats för respektive bangård.

Projektet förstärker även säkerhetsorganisationen kring rangerbangårdarna och inför nya säkerhetsrutiner för bangårdsskydd och nödlägesberedskap. Detta sker i nära samarbete med alla aktörer som finns på en rangerbangård,

Datum
2013-04-19

exempelvis Jernhusen, järnvägsföretagen och entreprenörer. Säkerhetsnivån på de sju rangerbangårdarna ska vara enhetlig.

Inom ramen för projektet arrangerar Trafikverket även nödlägesövningar på samtliga bangårdar som ingår i projektet. Syftet med övningarna är att kontrollera att nödlägesresurserna fungerar i ett skarpt läge.

Under 2013 kommer säkerhetshöjande åtgärder fortsatt att genomföras enligt tidigare nämnda säkerhetsgranskningar. Projektet avses vara slutfört 2013, men kan komma att utökas till att omfatta ytterligare bangårdar.

5.10 Transport av radioaktiva ämnen

Med stöd av förordningen (1984:14) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddsförordningen (1988:293) ger SSM tillstånd till kärnteknisk verksamhet och till verksamhet med strålning, samt meddelar föreskrifter och utövar tillsyn med mera. Transport av kärnämnen och kärnavfall är kärnteknisk verksamhet och transport av radioaktiva ämnen är verksamhet med strålning. SSM har även enligt FFG särskilt tillsynsansvar för väg-, järnväg-, sjö- och lufttransporter av radioaktiva ämnen.

Enligt 6 § LFG avses med transportskydd i denna lag skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att obehörigt förfarande med det farliga godset vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Enligt 10 § FFG ska SSM utöva tillsyn att LFG och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen följs vid transport av radioaktiva ämnen. MSB utövar tillsyn över säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och transportskydd.

Bestämmelser om fysiskt skydd i kärntekniklagen är av äldre datum än bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S, som lagen hänvisar till. När bestämmelserna om transportskydd infördes i ADR-S och RID-S tillförde de i praktiken inte mycket för transport av kärnämne. Övriga radioaktiva transporter kom på så sätt att omfattas av transportskydd. Kraven är emellertid på en avsevärt lägre nivå än kraven för transport av kärnämne. Regeringen uppdrog den 1 juli 2010 åt SSM att i samråd med RPS, Affärsverket svenska kraftnät och MSB genomföra en översyn av tillståndshavarnas och samhällets förmåga att skydda kärntekniska anläggningar och transporter av kärnämnen mot antagonistiska hot, M2010/3091/Mk.

För att säkerställa ett samordnat och effektivare skydd av kärntekniska anläggningar och transporter av kärnämne mot antagonistiska händelser lämnades bland annat följande förslag till regeringen.

Att uppdra åt SSM, RPS, SÄPO, Affärsverket Svenska kraftnät och MSB att bilda ett gemensamt samverkansråd med syftet att gemensamt verka för ett samordnat och effektivare skydd mot antagonistiska hot av kärntekniska anläggningar och transporter av kärnämne, inklusive

Datum
2013-04-19

- ett uppdrag till RPS och SÄPO att årligen uppdatera och besluta om en hotanalys för skyddet av kärntekniska anläggningar och transporter av kärnämne.
- ett uppdrag till SSM att, i samråd med berörda myndigheter, årligen besluta om en dimensionerande hotbeskrivning (DHB), samt ha ett samordnings- och återrapporteringsansvar för samverkansrådet.

För transport av kärnämnen föreslogs därutöver även att:

- MSB bör initiera samverkansövningar mellan svenska myndigheter, tillståndshavare och transportörer vid antagonistiska angrepp på transport, sabotage riktat mot sådan eller vid otillåtet bortförande av kärnämne,
- SSM bör utveckla föreskrifter för skydd av kärnämnen vid transport, och
- SSM bör verka för att de kärntekniska företagens Rakelverksamhet samordnas, så att Rakel används på ett effektivt sätt vid transporter och i den övriga kärntekniska verksamheten.

SSM anser vidare att kraven på transportskydd bör baseras på:

- Återkommande analyser av hot.
- Bedömning av egenskaper i transporterat gods som kan utgöra fara för samhället och dess medborgare.
- Bedömning av konsekvenser som inte får uppkomma.
- Behoven av preciserat och anpassat fysiskt skydd.

5.11 Verksamheternas eget arbete

Det är transportörer, avsändare och andra delaktiga i transport av farligt gods som ska uppfylla bestämmelserna om transportskydd i ADR-S och RID-S.

För vägledning vid tillämpning av bestämmelserna finns riktlinjer som har framtagits i samverkan mellan ett antal internationella branschorganisationer och som benämns "*Industry guidelines for the security of the transport of dangerous goods by road*". Olika branschorgan har dessutom tagit fram specifika underlag. Utifrån dessa har branschen sedan arbetat.

Många företag har upprättat skyddsplaner och vidtagit andra skyddsåtgärder, medan några ännu inte uppmärksammat vad som behöver göras angående transportskydd. Här har säkerhetsrådgivarna en stor funktion. En av säkerhetsrådgivarnas uppgifter är enligt 5 § i Statens räddningsverks föreskrifter (SRVFS 2006:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods, att säkerställa att det finns en uppdaterad skyddsplan i enlighet med ADR-S och RID-S. Skyddsplanen ska utformas i proportion till riskerna med verksamheten. Företag som hanterar stora mängder farligt gods med hög

Datum
2013-04-19

riskpotential har ofta utförligare skyddsplaner än de som någon enstaka gång transporterar sådana ämnen i mindre mängder.

IRU har på eget initiativ sammanställt var parkeringsplatser finns i Europa och vilket skydd de ger. Problemet är att den som äger parkeringen själv ska anmäla det till IRU. I Sverige är endast ett fåtal parkeringar anmälda.

6. Diskussion och analys

I detta kapitel redovisas vilka hänsyn som tagits och de resonemang som förts. Diskussion och analys redovisas för ett antal olika områden. Områdena har valts utifrån dels de diskussioner som förts inom arbetsgruppen och vid samverkansmötena, dels Riksrevisionens rekommendationer.

Områden för diskussion och analys:

- Hotbild och risker
- Regler
- Utbildning och information
- Tillsyn
- Informationssäkerhet
- Samverkan
- Övning
- Säkra uppställningsplatser
- Avvikelse rapportering och brottsanmälan
- Risk- och sårbarhetsanalyser

6.1 Hotbild och risker

Branschen har vid samverkansmötena med MSB och TS efterfrågat hotbilder som grund för hur de ska arbeta med transportskydd och dimensioneringen av skyddet. Även Riksrevisionen har i sin rapport påpekat att det är viktigt med samverkan om hur hotbilder ska kommuniceras och därmed också hur landtransportmyndigheter och verksamhetsutövare ska få del av hotbilder.

Det har framkommit ett antal aspekter runt hotbild och risker.

- Vem tar fram hotbilder?
- Hur förmedlas ändrad hotbild?
- Branschen vill ha dimensionerande hotbeskrivningar för att öva och dimensionera transportskyddet.

RPS, inklusive RKP, har inte uppdraget att bevaka utveckling och händelser som påverkar transportskyddet. Deras uppgift är att samla en nationell hotbild. Dessutom, för att kunna göra en hotbilsbedömning måste myndigheterna få information om eventuella händelser och sådan saknas till stor del. Det är därför viktigt att nå ut till de personer som arbetar på fältet, de som kommer i kontakt med eventuella händelser att rapportera. Det är vidare viktigt att ge återkoppling till branschen. För området hotbild och risker är det även viktigt

Datum
2013-04-19

att personalen, exempelvis förarna, är medvetna och har kunskap om vilka risker det finns och vad de behöver vara observanta på.

RPS har i dagsläget, enligt lagstiftningen om transport av farligt gods, inget uppdrag att på samma sätt som för områdena sjöfarts-, hamn- och luftfartsskydd besluta, tillsammans med behörig myndighet, om åtgärder med anledning av förhöjd hotbild.

Det ska dock uppmärksammas att SÄPO i sin allmänna hotbilsbedömning ändrade sin hotbildsnivå från 2 till 3 (skala 1-5) hösten 2011. Även den formen av ändring har bäring på transportskyddet. Detta ledde, vad MSB vet, inte till någon ändring av transportskyddet för farligt gods.

Ett uppdrag liknande det för övriga skyddsområden (hamn- och sjöfartsskydd) bör därför övervägas, men måste framgå av lag, föreskrifter etc. (Jfr kap 4.3)

Som stöd till verksamheternas arbete med transportskydd och för att dimensionera eller bygga upp skyddet avser MSB att ta fram lämpliga hotbildsscenarioer för transport av farligt gods. Stöd från SÄPO och RPS, inklusive RKP, är av betydelse för att korrekta och lämpliga aspekter involveras i scenarioframställningen.

6.2 Regler

Bestämmelser om transportskydd återfinns i föreskrifterna ADR-S och RID-S, vilka innehållsmässigt utvecklas och fastställs av FN respektive OTIF. I den mån nationella avsteg eller skärpningar ska fastställas i Sverige måste dessa vara förenliga med rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Skyddsbestämmelser motsvarande ADR-S och RID-S om transportskydd återfinns i IMDG-koden. IMDG-koden är införlivad genom bemyndigandet i FFG i TS föreskrifter och allmänna råd (TSFS2011:95) om ändring i TS föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods. Skyddsbestämmelserna är indelade i

- allmänna bestämmelser för rederier,
- fartyg och hamnanläggningar,
- allmänna bestämmelser för landbaserad personal,
- bestämmelser om utbildning och bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential.

Allmänna bestämmelser för rederier samt fartyg och hamnanläggningar är internationellt obligatoriska medan de övriga delarna är enbart rekommendationer. På samma sätt är bestämmelser och rekommendationer införlivade i svensk lagstiftning genom lag och förordning om sjöfartsskydd och hamnskydd.

Datum
2013-04-19

Flygets regelverk som rör transport av farligt gods återfinns i Chicagokonventionens Annex 18 med där tillhörande detaljregler, Doc 9284, Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO-TI). Regelverket är införlivat genom LFG och FFG samt Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:23) om medförande av farligt gods.

Bestämmelser om luftfartsskydd återfinns i Annex 17 till ICAO. Dessa regler omfattar godskontroll i allmänhet vilket inkluderar farligt gods. ICAO Annex 17 är införlivad genom lag och förordning om luftfartsskydd. TS har även publicerat föreskrifter i serie SEC på området.

Dessutom finns i många andra lagstiftningar krav som kan påverka transportskyddet, till exempel i arbetsmiljölagen, miljölagstiftning, stålskyddlagen, skyddslagen och delvis i lagen om brandfarliga och explosiva varor.

Transportskydd i hamnar

Riksrevisionen skriver i sin rapport om transportskydd att ”kraven på skydd och bevakning för flygplatser och hamnar är inte inriktade på farligt gods och därmed är inte skyddsåtgärderna det heller”. I detta sammanhang är det värt att notera att luftfartsskyddet omfattar regler för godskontroll i allmänhet, vilket inkluderar farligt gods.

I en hamn gäller både bestämmelserna om hamnskydd, transportskydd samt andra lagstiftningar beroende på hantering av det farliga godset och om det i transportfasen lyder under IMDG-koden eller bestämmelserna i ADR-S och RID-S. Tillsynen av bestämmelserna utförs då enligt den uppdelning som ges av FFG medan tillsynen av hamnskyddet styrs genom förordningen om hamnskydd.

Allmänt kan sägas att bestämmelserna för transport av farligt gods på land eller till sjöss är fokuserade på själva förflyttningen. Inga bestämmelser i transportreglerna i ADR-S, RID-S eller IMDG-koden finns för till exempel mellanlagringen av godset på en terminal.

I Riksrevisionens rapport påpekas också att Sjöfartsverket vid omcertifieringen av alla hamnanläggningar 2009 ska pröva behovet att ta med farligt gods i skyddsutredningen och i skyddsplanen. Detta arbete är ännu inte genomfört men ska åtgärdas.

Slutsatsen är att hamnskydd och transportskydd kan gälla samtidigt för en hamn. MSB och TS föreslår regeringen att överväga att tillsynen för transportskyddet ska följa tillsynsansvaret för transport av farligt gods i enlighet med FFG.

Normgivning i hamnar

Riksrevisionen vill även att möjligheterna att skapa en tydligare ansvarsfördelning för att meddela föreskrifter om farligt gods i hamnområden bör undersökas.

Datum
2013-04-19

MSB och TS anser att det inte är ovanligt att fler lagstiftningar tangerar varandra. I en hamn finns farligt gods som ska ut till sjöss och därmed omfattas av IMDG-koden och det finns gods som kommer från sjön och ska ut på väg eller järnväg och därmed omfattas av ADR-S eller RID-S. Det behöver inte betyda att detta blir ett problem med flera lagstiftningar utan det viktiga är att ett samarbete enligt 19 § FFG sker. Detta för att förhindra att inte dubbelreglering uppstår eller att föreskrifterna på annat sätt blir motstridiga.

Säkerhetsprövning med registerkontroll

För transportskyddet är personalens lämplighet viktig. Genom att tillämpa säkerhetsprövning med registerkontroll kan myndigheter och verksamheter pröva lämpligheten hos personal som exempelvis transporterar farligt gods med hög riskpotential. Förutsättningar för säkerhetsprövning med registerkontroll ingår emellertid som komponent att behandla i pågående utredning om säkerhetsskyddslagstiftningen (kommittédirektiv 2011:94), varför MSB och TS lämnar dessa frågor till utredningen.

Det kan dock konstateras att regler om att vissa delaktiga i transport av farligt gods ska omfattas av säkerhetsprövning med registerkontroll kan leda till att ett stort antal personer träffas av sådan prövning eller kontroll. De positiva skyddseffekter som ges bör därför noggrant ställas i relation till integritetsaspekten och det ökade arbetet som krävs för att behandla prövningar och kontroller. Som exempel kan nämnas att cirka 15 000 förare har intyg att transportera tankar lastade med farligt gods och kan därmed exempelvis transportera bensin i volymer överstigande 3 000 liter som definieras som farligt gods med hög riskpotential.

Att genomföra exempelvis registerkontroll i samband med MSB:s utfärdande av intyg innebär en påtaglig arbetsbelastning och kostnad (intygen förnyas vart femte år). Samtidigt skulle träffsäkerheten i ett sådant system vara bristfälligt, eftersom ett flertal andra personer än de som MSB utfärdar intyg för kan vara delaktiga i transportverksamheten, antingen som förare eller i någon annan befattning.

Onödiga transporter

Speciellt för transport av explosiva ämnen upplevs skillnaderna mellan förvaringsbestämmelserna och transportbestämmelserna som frustrerande av branschen. Förvaringsbestämmelserna tar hänsyn till skyddsavstånd till skyddsobjekt, men någon sådan hänsyn tas inte vid transport. Konsekvensen blir att explosiva ämnen dagligen transporteras till och från arbetsplatser i stället för att förvaras i säkra förråd. Skyddet av de explosiva ämnena blir svårare att upprätthålla än om de förvarats på arbetsplatsen.

En anpassning av reglerna för att minimera risker och åstadkomma en hög skyddsnivå genom hela hanteringskedjan är önskvärd.

Datum
2013-04-19

Kör- och vilotider

Vid branschmötena har också framkommit att kör- och vilotidsbestämmelserna i vissa fall innebär att en pågående transport inte kan slutföras och fordonet måste ställas upp på en parkering trots att endast en kortare sträcka till slutdestinationen återstår. Bristen på säkra uppställningsplatser spelar därför en negativ roll för transportskyddet.

Övervakning

I ADR-S finns bestämmelser i kapitel 8.4 om att uppställda fordon ska övervakas (se bilaga 3). Dessa är föreskriftstekniskt inte inordnade under transportskyddsområdet i kapitel 1.10, men har en tydlig koppling till det. Polisen har tillsynsansvaret för efterlevnaden av övervakningsbestämmelserna och har konstaterat att den vaghet som de uttrycker innebär att beslut om brott mot regeln inte kan utövas annat än i uppenbara fall. Polisen efterfrågar tydligare regler om övervakning.

Tydligare bestämmelser för övervakning av fordon skulle troligen öka säkerheten och skyddet av uppställda fordon. Transportbranschen menar vidare att alltför stora skärpningar av bestämmelserna skulle hämma näringen och försvåra logistiken kring transporter.

Ett förändringsarbete måste i detta fall riktas till FN och föreslås för övriga fördragsparter till ADR. Arbetet är vidare långsiktigt och resultatet av det går inte heller att förutse.

För järnvägstransporter saknas motsvarande övervakningsbestämmelser i de internationella utgåvorna. I den svenska RID-S har dock MSB fört in motsvarande krav som finns i ADR-S. Här har TS tillsynsansvar.

MSB och TS menar därför att det inte går att rikta förslag på åtgärder för övervakning, då Sverige ensamt inte råder över frågan. Frågan kommer dock att lyftas in i det kontinuerliga regelverksarbetet som MSB bedriver.

Tillstånd vid lastning och lossning

Enligt ADR-S krävs för vissa klasser tillstånd för lastning och lossning på allmän plats inom tätbebyggt område och anmälningsplikt i vissa andra fall. Enligt 7 § i FFG är polismyndigheterna behöriga myndigheter för sådana ärenden. Polisen menar att det bör övervägas att beakta skyddsaspekten vid handläggning av tillståndsärenden.

Krav på terminaler

Områden inom terminaler för mellanlagring, platser för mellanlagring, fordonsdepåer, hamnar och rangerbangårdar, som används för mellanlagring av farligt gods, ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och så långt möjligt och lämpligt, ej tillgängliga för allmänheten. (Jfr delavsnitt 1.10 1.3 i ADR-S och RID-S)

Datum
2013-04-19

Riksrevisionen har i sin rapport "Skyddet för farligt gods" utgått från att knutpunkter mellan transportslagen, där farligt gods lossas och mellanlagras, kan vara särskilt sårbara, särskilt som de ofta ligger i anknytning till stora befolkningscentra. Det kan därför tyckas vara befogat med ytterligare restriktioner för sådana anläggningar, men i regeringens proposition 2009/10:203, Ny lag om brandfarliga och explosiva varor, finns beskrivet skälen till varför krav på tillstånd, utredning och förvaring med mera, inte ska vara tillämpliga för sådana anläggningar när de används i samband med transport av farligt gods.

Möjlighet att återkalla ADR-intyget

Det intyg om utbildning som förare av fordon lastade med farligt gods ska inneha är ett kompetensbevis. Genom att lagtekniskt definiera det som en behörighet skulle tillsynsmyndigheten (polisen) ges möjlighet att vid överträdelser relaterat till transportskydd eller transportsäkerhet rörande farligt gods ta beslut att behörigheten inte längre är gällande. En sådan möjlighet kräver ytterligare utredning.

Enligt Europaparlamentet och rådets förordning 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik kan dels vissa farligt godsbrott, dels förlust av så kallat "gott anseende", leda till att rätten att bedriva yrkesmässig trafik förloras.

6.3 Utbildning och information

Att höja medvetenheten kring transportskyddsfrågan framstår som den viktigaste aspekten att arbeta med för att utveckla och stärka transportskyddet. Detta har framkommit både vid samverkansmöten och utifrån tidigare erfarenhet. Personer som är delaktiga i transport av farligt gods behöver bland annat vara uppmärksamma på händelser som sker, rapportera sådana till verksamheten eller om tillämpligt till polisen, samt vara medveten om vilka risker som finns i verksamheten och hur de kan minimeras.

Samtidigt har det framkommit att det finns ett behov av att förklara och beskriva innebörden av att arbeta med transportskydd och skyddsfrågor generellt. Även frågor om hotbild och risker framhålls som viktiga, men det finns en osäkerhet i hur transportskyddet ska formas sett till vag hotbild och vaga risker.

Människan har en central roll avseende transportskyddet. Medvetenhet hos personal är viktig och utbildning respektive information om hot och risker är en betydelsefull komponent i arbetet. Problemet i transportkedjan är ofta att det saknas förståelse för behovet av ett transportskydd och vad personalen ska vara observant på. Branschen efterfrågar därför stöd från myndigheterna vad gäller faktorer som de ska vara observanta på, till exempel beteenden. Med exempel från verkliga händelser kan även förståelsen underlättas och medvetenheten ökas.

Datum
2013-04-19

Medvetenheten kan höjas genom olika åtgärder. MSB har tillsammans med Samverkansgruppen för transportskydd påbörjat att ta fram vägledning och stöd om hur verksamheter kan arbeta med transportskyddsfrågan och vilka aspekter som kan behöva behandlas. Vägledningen kan även innehålla goda råd och exempel. (Jfr kap 5.7)

Vägledning och stöd kan även användas av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods eller lärare som utbildar förare av fordon lastade med farligt gods.

Utifrån vägledningen skulle även större fokus på transportskydd kunna läggas i samband med den utbildning som alla delaktiga i transport av farligt gods ska genomgå (utbildning enligt kapitel 1.3 i ADR-S och RID-S).

Medvetenheten om området transportskydd kan även höjas genom flera åtgärder i utbildningen. Ett snabbt sätt att öka medvetenheten är att MSB vid examination av förare ställer flera frågor innehållande ämnet transportskydd. Därigenom måste både lärare och elever prioritera området mer. Detsamma gäller vid den examination av säkerhetsrådgivare som MSB genomför.

6.4 Tillsyn

Riksrevisionen skriver i sin rapport om transportskydd att det finns en omfattande tillsyn av landtransporter av farligt gods, men att tillsynen inte avser skydd mot brottslig handling. Målet för tillsynen enligt LFG är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Vidare rekommenderar Riksrevisionen att TS utvecklar tillsyn och normering för farligt gods med ett samlat perspektiv som både avser säkerhet mot olyckor och skydd mot brottsliga handlingar. Noteras bör då att all utveckling av regler för farligt gods i allt väsentligt sker i internationella sammanhang. Ansvaret för att reglera området transport av farligt gods är uppdelat mellan MSB och TS. MSB är föreskrivande myndighet för väg- och järnvägstransporter, medan TS har ansvaret för sjö- och lufttransporter. MSB samordnar tillsynsmyndigheternas verksamhet och bistår med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över transport av farligt gods på land. Samordning av myndigheternas tillsyn sker bland annat genom arbetsgruppen SAMTILL, i vilken förutom MSB även KBV, RPS, SSM och TS deltar. SAMTILL behandlar transportskyddsfrågor i den mån det har beröringspunkter till övriga myndigheter.

Verksamhetsutövare som bedriver verksamhet som omfattar transport eller avsändning av farligt gods ska utse säkerhetsrådgivare. I slutet av 2012 var antalet tillsynsobjekt ca 4600 st och under 2012 har MSB utfört tillsyn på ca 30 st av dessa verksamheter och 135 st företag har uppmanats att utse säkerhetsrådgivare. Vid tillsynsbesöken har transportskyddet granskats i den utsträckning verksamheterna har omfattats av kraven om transportskydd.

Exempel på förbättringsområden där MSB följt upp vidtagna åtgärder är:

Datum
2013-04-19

- Verksamheten har saknat upprättad skyddsplan, årsrapporter, redovisning av personalens utbildningar enligt bestämmelserna om transportskydd och ej meddelat säkerhetsrådgivare till MSB.
- Personalen har saknat förarutbildning.
- Verksamheten har saknat komplett skyddsplan för transportskydd.

Polisens tillsyn omfattar kontroll av fordon lastade med farligt gods. 2012 genomfördes ca 6300 st kontroller av fordon och på terminaler.

KBV:s tillsyn omfattar farligt gods i hamnar. Totalt genomfördes 2012 ca 400 st kontroller av farligt gods.

Riksrevisionen påpekade i sin rapport att samverkan mellan Räddningsverkets (nu MSB:s) och Järnvägsstyrelsens (nu TS) tillsyn inom järnvägstransportområdet var mycket begränsad. När Riksrevisionen gjorde sin studie under 2007 och 2008 var reglerna om transportskydd relativt nya - de infördes i svensk lagstiftning 1 juli 2006. Riksrevisionen granskade därför ett område som inte ännu hunnit ta form. Samverkan mellan TS och MSB har därefter ökat inom området. Numera genomförs tillsyn av transportskyddet hos järnvägsföretag alltid i samverkan. Dessutom har kompetensen inom MSB avseende tillsyn ökat inom transportskyddet genom olika projekt. (Jfr del 5).

Ett område som MSB och TS vill belysa är att om fler myndigheter än MSB kontrollerar bestämmelserna om transportskydd, till exempel i samband sin ordinarie tillsyn, bör tillsynen av transportskyddet kunna förbättras. Polisen har idag inget uttalat ansvar för tillsyn av efterlevnaden av bestämmelserna om transportskydd. I samband med polisens tillsyn av vägtransporter av farligt gods kan dock upptäckt ske av brister relaterade till transportskyddet. Det gäller särskilt vid kontroll av utbildningsintyg och instruktioner för lastning och lossning samt av att besättningsmedlemmar medför legitimation. Vid sådan upptäckt ska polisen i normalfallet rapportera brottet. Fler tillsynsmyndigheter har större chans att nå hela transporten. Det kan dock upplevas som ett problem eftersom bestämmelserna om transportskydd innebär en värdering utifrån verksamhet och risker, de är därför mindre lämpliga att kontrolleras till alla delar i samband med utförandet av den fysiska transporten. Förarens efterlevnad av transportföretagets transportinstruktioner bör dock kunna säkerställas.

Fördelat ansvar för tillsyn av bestämmelserna om transportskydd innebär dock ett ökat behov av samordning, stöd och råd, uppföljning och utvärdering av resultat, vilket bör läggas på en samordnande myndighet.

6.5 Informationssäkerhet

Det är viktigt att aktörer som är inblandade i något led i transportkedjan av farligt gods arbetar aktivt och systematiskt med informationssäkerhet för att säkra kontinuitet i verksamheten. Ett sådant arbete bygger på att organisationen hela tiden analyserar och värderar hot och risker. Genom att

Datum
2013-04-19

identifiera och klassificera sina kritiska informationstillgångar kan en verksamhet utforma de skyddsåtgärder som är nödvändiga för att undvika störningar. För att säkra ett långsiktigt informationssäkerhetsarbete är det viktigt att verksamheter har en informationssäkerhetspolicy med högsta ledningen som avsändare.

Inom transportsektorn finns dock ett stort antal små aktörer som inte har möjlighet att bedriva ett eget policyarbete i någon större omfattning. Därför är det extra viktigt att tänka igenom informationssäkerhetsaspekter vid upphandling av tjänster och produkter. Vid till exempel tjänsteupphandling av mindre transportföretag är det viktigt att ställa specifika krav på hur information ska hanteras av uppdragstagaren och att dessa krav följs upp regelbundet. Det kan till exempel handla om hur olika positioneringstjänster ska användas för att kunna följa bilar på ett sådant sätt att informationen inte sprids till obehöriga. Det kan också handla om hur systemen för orderhantering är utformade och hur man undviker att exakt information om platser och tider för omlastning av farligt gods sprids till obehöriga. Om extra känslig information måste skickas via offentliga kanaler kanske det är nödvändigt att kräva kryptering. Lika viktigt är det att ställa krav på hur utskrifter och anteckningar av känslig information hanteras.

Generellt rekommenderas att informationstillgångar klassificeras utifrån tillgänglighet, riktighet, konfidentialitet och spårbarhet.

MSB har idag föreskriftsrätt för statliga myndigheter inom området informationssäkerhet. Enligt föreskriften ska varje myndighet arbeta med ett ledningssystem för informationssäkerhet (så kallat LIS) i enlighet med standarden ISO 27001. Det är önskvärt att större privata organisationer som hanterar farligt gods också arbetar utifrån denna standard. Vägledningen som beskrivs i kapitel 6.3 bör innehålla allmänna råd om hur en organisation kan arbeta systematisk med informationssäkerhet i samband med transport av farligt gods.

Det finns även regler om transportskydd och tystnadsplikt i 19 § i LFG.

6.6 Samverkan

Myndighetssamverkan

Riksrevisionen anser att myndighetssamverkan mellan transportmyndigheterna om skyddet av farligt gods är utvecklad, särskilt i hur hotbilder kommuniceras mellan myndigheterna. För såväl luftfartsskyddet som hamnskyddet finns dock former för utbyte av information och underrättelser med RPS och SÄPO.

MSB och TS anser att samverkan har ökat betydligt inom området transportskydd. (Jfr till exempel kap 5.1 och 5.5)

När Riksrevisionen gjorde sin studie under 2007 och 2008 var reglerna om transportskydd relativt nya - de infördes i svensk lagstiftning 1 juli 2006. Lag

Datum
2013-04-19

om hamnskydd infördes senare samma år. Riksrevisionen granskade därför ett område som inte ännu hunnit forma sig.

Riksrevisionen har dock en poäng i att samverka med och mellan myndigheter ibland kan tvingas bli begränsad både i strategiskt och akut hänseende, eftersom alla delaktiga inte är säkerhetsklassade. Tjänstemän på myndigheter som arbetar med skyddsfrågor måste vara säkerhetsklassade för att säker informationsdelning ska vara möjlig. Det bör dock poängteras att hanteringen av hotbilder mellan myndigheter skiljer sig väsentligt mellan transportskydd respektive hamn- och sjöfartsskydd vilket beskrivs bland annat i kapitel 6.2.

Samverkan med branschen

För att kontinuerligt diskutera transportskydd kan myndigheterna inrätta ett forum tillsammans med berörda branschorganisationer. Transportskyddet kan då diskuteras utifrån gemensamma utgångspunkter. Samråd och samverkan är viktigt för att hålla transportskyddsfrågan aktuell. (Jfr även kap 5.5)

Ett nytt nationellt Transportsäkerhetsråd som ska förebygga stölder mot vägtransporter inrättades i juni 2012 och består av representanter från en rad myndigheter såsom Polisen, Tullverket, Åklagaremyndigheten och Skatteverket, samt flera organisationer. Polismyndigheten i Västra Götaland har utnämnts till nationell sakkunnig myndighet i fråga om transportstölder och är nuvarande koordinator för rådet. Det skulle vara en fördel om MSB kunde delta i det Nationella Transportsäkerhetsrådet för att kunna säkerställa att transportskyddet diskuteras i samband med de allmänna brottförebyggande åtgärderna.

6.7 Övning

Riksrevisionen har inte granskat övningsverksamheten i transportskydd utan endast avseende luftfarten och för hamnarna. Slutsatsen var att den var bristfällig. Det kan dock antas att situationen är densamma för transportskyddet.

Även MSB uppmärksammade i rapporten från 2010 "Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods - Hot, skydd och förmåga" samt i sin risk- och sårbarhetsanalys från 2010 att övningar är viktiga.

För att uppnå en god skyddsnivå måste relevant övningsverksamhet genomföras med jämna mellanrum, övningarna dokumenteras och upptäckta brister utgöra underlag för planerade förbättringar. Genom övning kan myndigheter eller verksamheter pröva om rutiner fungerar enligt uppställda planer om det skulle inträffa händelser som rör transportskyddet.

Övning kan också genomföras i mindre format och skulle kunna bestå av att ställa frågor till personalen, anordna en mindre skrivbordsövning eller en kortare genomgång med utvald personal. En övning behöver därför inte alltid

Datum
2013-04-19

betyda storskalighet. För övningssyfte kan myndigheterna ta fram olika exempel på scenarier och rekvisita att använda.

Branschen har framfört åsikten att det är svårt att öva när det inte finns dimensionerande hotbeskrivningar eller scenarier. När det gäller övning av skyddsplanen känner sig många verksamheter osäkra på hur det ska gå till och efterfrågar stöd från myndigheterna, bland annat i form av scenarier och metoder för övning.

Syftet med ISPS-koden och hamnskyddsdirektivet är att skydda fartyg och hamnanläggningar mot terroristverksamhet. Det ingår i dessa regelverk att övningar ska genomföras regelbundet. EU har medverkat i framtagningen av en handbok - European Handbook of Maritime Security Exercises and Drills. Denna handbok är avsedd att ge hamnar och hamnanläggningar stöd och verktyg med utbildningar och övningar, i alla möjliga former och för alla tänkbara ändamål. På liknande sätt kan exempel på övningar om skyddet från denna handbok användas till transportskyddet. (Se även kap 4.3)

6.8 Säkra uppställningsplatser

Transportkedjan innefattar inte enbart omlastning av gods vid knutpunkter (terminaler) utan även förflyttningen av det farliga godset och därtill nödvändiga uppehåll för raster för att upprätthålla kraven på kör- och vilotider. Transportskyddet omfattar också åtgärder mot stöld eller obehörigt förfarande med det farliga godset och det har visat sig att många stölder av gods utförs på lastbilsparkeringar. Även om farligt gods, förutom diesel, inte tillhör det som vanligtvis stjäls, behöver farligt gods, särskilt sådant med hög riskpotential, skyddas mot stöld eller obehörigt förfarande under hela transportkedjan.

Nedan följer korta sammandrag över några projekt, etc., i anknytning till uppställning av fordon.

- I Rapporten "Prevention of Cargo Crime" från 2012 som Polismyndigheten i Västra Götaland sammanställt och som ingår i ett EU-projekt konstateras att det finns ett överflöd av parkeringsplatser längs svenska vägar där lastbilar kan parkera men få är så kallade säkra parkeringar.
- FN hade i februari 2013 temat säkra parkeringar vid det senaste av sina transportsskyddsseminarier. Det framkom att stölderna av värdefullt gods är många och att förarna upplever riskerna med hot och stöld som stora. Alla vill dock ha ett bättre skydd vid uppställning, men få är villiga att betala för detta. Enligt EU uppgår stölder av värdefulla produkter (ej farligt gods) i transportledet i Europa till mer än 8.2 miljarder Euro per år. Enligt IRU, som har 170 medlemmar i 74 länder, har 1 av 6 förare blivit attackerad under de senaste 5 åren. I 74 % av fallen sker detta på parkeringsplatser eller uppställningsplatser. I 30 % av fallen avstod förarna från att kontakta polisen och anmäla händelsen.

Datum
2013-04-19

- I Holland har kameror satts upp på parkeringsplatser utmed en vägsträcka där många lastbilar färdas. Resultatet är att antalet stölder kraftigt har reducerats på dessa platser.
- IRU har på eget initiativ sammanställt var parkeringsplatser finns i Europa. Problemet är att den som äger parkeringen själv ska anmäla det till IRU. I Sverige är endast ett fåtal parkeringar anmälda.
- Även EU har uppmärksammat området i till exempel direktiv 2008/96/EG som konstaterar att ett tillräckligt antal säkra parkeringsplatser längs transeuropeiska vägnätet är viktigt i brottsförebyggande syfte, samt för trafiksäkerheten. Kommissionen har satsat pengar i projekt hur säkra parkeringar kan byggas, samt hur sådana kan klassificeras ur skyddssynpunkt.
- I EU resolution 12083/4/10 om att förebygga stölder från fraktfordon samt att tillhandahålla säkra parkeringsplatser finns det 5 olika skyddsnivåer för säkra lastbilsarkeringar beskrivna, där nivå 5 är den mest skyddade.

Sverige har inte många parkeringar där lastbilar kan ställas upp och där fordonen kan övervakas när förarna har sina raster. Det kan poängteras att det är endast inom området farligt gods som det finns krav på att fordon ska övervakas vid uppställning. Det är därför ett problem för transportörer när inte säkra parkeringsplatser finns tillgängliga. (Jfr kap 6.2 om övervakning)

Oavsett vilket gods det handlar om, högvärdesgoods eller högriskgoods, bör myndigheterna kunna samverka om åtgärder för att höja skyddet för uppställda fordon.

6.9 Avvikelseberapportering och brottsanmälan

Vägledningen som beskrivs i kapitel 6.3 bör innehålla allmänna råd om hur ett företag kan arbeta med rutiner för att uppmärksamma eventuella kränkningar av transportskyddet, rapportera händelser och sammanställningar av erfarenheter.

I detta arbete ingår även rutiner för att anmäla händelser till polisen. Erfarenheter från utlandet och från Sverige visar att det är få som anmäler stöld av gods inklusive farligt gods. Det är viktigt att näringslivet rapporterar och informerar om vad som händer och vilka händelser som inträffar. RPS, inklusive RKP, kan inte skapa hotbilder om de inte får information om vilka händelser som inträffar.

6.10 Risk- och sårbarhetsanalyser

Riksrevisionen har i rapporten ”Skyddet för farligt gods” granskat myndigheternas arbete med risk- och sårbarhetsanalyser. Analyserna utgör underlag för planering av åtgärder och strategiskt arbete. Om det finns ett hot

Datum
2013-04-19

mot farligt gods är det viktigt att det finns rutiner och ansvarsfördelning för en tidig förvarning, så att åtgärder kan sättas in.

Riksrevisionen har även i uppföljningen 2013 av sin rapport visat på hur både MSB och TS behandlar farligt gods i sina risk- och sårbarhetsanalyser. MSB har behandlat skyddet för farligt gods i sina analyser för 2010, men inte efter det. TS har varken för 2010, 2011 eller 2012 redovisat skyddet för farligt gods i risk- och sårbarhetsanalyserna.

I MSB:s analys 2010 föreslogs ett antal åtgärder varav vissa ännu inte är åtgärdade, men som behandlas i denna rapport. (Jfr kap 5.2)

Även inom området risk- och sårbarhetsanalys för farligt gods bör en samverkan mellan MSB och TS vara möjlig om likartade bedömningsgrunder för samtliga transportslag.

Datum
2013-04-19

7. Förslag till åtgärder

MSB och TS behandlar åtgärder inom följande områden.

7.1 Samverkan

MSB och TS föreslår att fortsatt prioritet ges till den myndighetsgemensamma Samverkansgruppen om transportskydd. Det är av största vikt för gruppens arbete att SÄPO ingår i gruppen. För att arbeta med transportskydd behöver MSB stöd av SÄPO för att diskutera scenarier, lämpliga åtgärder för att höja medvetenheten om transportskydd och framförallt motivera för verksamheter varför frågan om transportskydd ska ges prioritet. Den samverkan som finns beskriven i kapitel 5.1 respektive 5.5 ska fortsätta.

MSB avser att ansöka om att få delta i Nationella Transportsäkerhetsrådet för att kunna säkerställa att transportskyddet diskuteras i samband med de allmänna brottförebyggande åtgärderna. (Jfr kap 6.6)

Tjänstemän på myndigheter som arbetar med skyddsfrågor ska vara säkerhetsklassade för att säker informationsdelning av hotbilder ska vara möjlig. Här bör resultatet av det arbete som föreslås i kapitel 7.2 avvaktas innan åtgärd.

7.2 SÄPO och RPS, inklusive RKP, bör få utökat ansvar

SÄPO och RPS, inklusive RKP, föreslås få uppdraget att bevaka utveckling och händelser som påverkar hotbilden i förhållande till transportskyddet, på samma sätt som för områdena sjöfarts-, hamn- och luftfartsskydd.

Ett uppdrag föreslås till RPS, inklusive RKP, att på samma sätt som för områdena sjöfarts-, hamn- och luftfartsskydd, utreda förutsättningarna att tillsammans med behörig myndighet besluta om åtgärder vid förhöjd hotbild inom området transportskydd. Uppdraget bör innefatta arbetet med hotbildsanalyser på motsvarande sätt som för hamnsskydd etc. (Jfr kap 4.3 och 4.4)

7.3 Scenarier

Som stöd till verksamheternas arbete med transportskydd och för att dimensionera eller bygga upp skyddet avser MSB att ta fram lämpliga hotbildsscenarier för transport av farligt gods.

Stöd från SÄPO och RPS, inklusive RKP, är av betydelse för att korrekta och lämpliga aspekter involveras i scenarioframställningen.

Datum
2013-04-19

7.4 Tillsyn

En ändring av tillsynsbestämmelserna i FFG föreslås fördela ansvaret för tillsyn av transportskyddet till flera myndigheter. Fler myndigheter i tillsynen har större chans att nå hela transportkedjan. Ytterligare studier behövs dock för att kunna ge ett förslag på fördelning av tillsynsansvaret. (Jfr kap 6.4)

Inom MSB har en rad arbeten bedrivits för att utveckla tillsynen över transportskyddet av landtransporter. Bland annat har tillsynsmetoder utvecklats genom ett GD-uppdrag och en internationell studie över hur andra länder genomför denna tillsyn har också genomförts. I anknytning till denna genomfördes också ett studiebesök i Storbritannien hos Department for Transport. Under 2013 fortsätter arbetet genom att en studie genomförs för att identifiera effektivare tillsynsmetoder och utveckla urvalet i tillsynsarbetet för att inrikta tillsynen till de objekt som har störst tillsynsbehov.

Vidare pågår inom ramen för SAMTILL-gruppen ett arbete med att utveckla uppföljning och utvärdering för att beskriva tillämpningen av lagen om transport av farligt gods i en nationell bild. Syftet med detta arbete är att identifiera indikatorer för att mäta effekter av den tillsyn som genomförs. Den nationella bilden förväntas ge underlag för att inrikta det fortsatta tillsynsarbetet till de områden där den behövs mest för att genomföras på ett likvärdigt, effektivt och rättssäkert sätt. Kopplat till detta arbete pågår också inom MSB ett arbete för att inom myndigheten utveckla gemensamma bedömningsgrunder för tillsynen.

7.5 Revidering av bestämmelser om transportskydd

Utöka listan för ämnen med hög riskpotential

Listan för farligt gods med hög riskpotential i kapitel 1.10 i ADR-S och RID-S behöver utökas med ämnen och föremål som kan vara förknippade med särskilda risker, till exempel för pansarbrytande ammunition. MSB kommer att framföra detta i det internationella regelverksarbetet annars riskerar nya regler enbart att träffa svenska förare och då är inte syftet uppnått. (Jfr kap 6.2)

Revidering av övervakningsbestämmelserna

Tydligare regler för övervakning av fordon skulle troligen öka säkerheten och skyddet av uppställda fordon. Frågan om övervakning av fordon kommer därför att lyftas in i det kontinuerliga internationella regelverksarbete som MSB bedriver. (Jfr kap 6.2)

7.6 Möjlighet att återkalla ADR-intyget

Ett uppdrag föreslås till MSB och andra berörda myndigheter för att se över möjligheterna att återkalla det så kallade ADR-intyget vid överträdelser av reglerna. Detta arbete måste även ske internationellt, annars riskerar nya regler enbart att träffa svenska förare och då är inte syftet uppnått. (Jfr kap 6.2)

Datum
2013-04-19

7.7 Öka kunskapen inom området transportskydd

Den vägledning som MSB har påbörjat tillsammans med Samverkansgruppen för transportskydd kommer att slutföras. Vägledningen ska bland annat omfatta hur verksamheter kan arbeta med identifiering av hot och risker, samt vikten av att ta upp transportskydd vid upphandling av tjänster och produkter. Den ska även innehålla goda råd och exempel på hur branschen kan arbeta med transportskyddsfrågan, inklusive informationssäkerhet, och kan även vara ett utbildningsunderlag till ADR-lärare. Vägledningen ska dessutom innehålla element som stimulerar till och underlättar övning. (Jfr kap 6.3)

MSB kommer att se till att frågor om transportskydd används i proven för både förare och säkerhetsrådgivare. På så vis måste utbildningarna i högre grad behandla området transportskydd. (Jfr kap 6.3)

7.8 Säkra uppställningsplatser

En studie av förutsättningarna att uppgradera ett antal parkeringsplatser utefter huvudvägnätet föreslås, så att stöld av fordon och dess last försvåras eller snabbt kan upptäckas. (Jfr kap 6.8)

7.9 Hamnar

TS och MSB kommer gemensamt att förtydliga ansvarsförhållanden i hamnar avseende säkerheten vid transport av farligt gods inklusive transportskydd. (Jfr kap 5.5 och 6.2)

I Riksrevisionens rapport påpekas också att Sjöfartsverket (nu TS) ska vid omcertifieringen av alla hamnanläggningar 2009 pröva behovet av att ta med farligt gods i skyddsutredningen och i skyddsplanen. Detta arbete ska genomföras och TS anser att det ska omhändertas vid nästa tillfälle då hamnanläggningen revideras. (Jfr kap 6.2)

7.10 Risk- och sårbarhetsanalyser

Arbetet inom MSB och TS med farligt gods i risk- och sårbarhetsanalyser ska ske med likartade bedömningsgrunder för samtliga transportslag.

Myndigheterna kommer att se över hur ofta de ska fokusera på farligt gods i sina risk- och sårbarhetsanalyser. (Jfr kap 6.10)

Datum
2013-04-19

8. Ekonomiska konsekvenser

I uppdraget anges att i den mån förslagen bedöms ha budgetära konsekvenser ska dessa redovisas och förslag till finansiering inom befintliga ramar lämnas.

De förslag som lämnas innebär att ytterligare uppgifter läggs på myndigheterna. Nedan görs en genomgång av förslagens ekonomiska konsekvenser.

Samverkan

Den samverkan som föreslås är i stort den som pågår för närvarande och några ytterligare kostnader förväntas inte uppstå. Intensifieras samverkan utanför det som kan förväntas kommer ytterligare kostnader uppstå, men även dessa bör kunna ligga inom myndigheternas befintliga planering.

SÄPO och RPS, inklusive RKP, bör få utökat ansvar

Ekonomiska konsekvenser får framgå i ett eventuellt nytt uppdrag.

Scenarier

MSB:s arbete att ta fram lämpliga hotbildsscenarier för transport av farligt gods beräknas ta totalt 1 personmånad i anspråk. För MSB:s del får detta ske genom planering av ordinarie arbetsuppgifter.

Tillsyn

Ekonomiska konsekvenser får framgå i ett eventuellt nytt uppdrag.

Revidering av bestämmelser om transportskydd

För MSB:s del får detta ske genom planering av ordinarie arbetsuppgifter.

Möjlighet att återkalla ADR-intyget

Ekonomiska konsekvenser får framgå i ett eventuellt nytt uppdrag.

Öka kunskapen inom området transportskydd

Vägledningen är redan inplanerad i MSB:s ordinarie uppgifter. Detsamma gäller för att göra nya frågor till proven för förare och säkerhetsrådgivare.

Säkra uppställningsplatser

Att befintliga parkeringsplatser uppgraderas till så kallade säkra uppställningsplatser med hög skyddsnivå kommer att medföra mycket stora ekonomiska konsekvenser. Det är oklart vilken part som får bära dessa kostnader, verksamheterna eller staten. Samtidigt är samhällets kostnader för stölder stora. De ekonomiska konsekvenserna beror på olika lösningar och får framgå i ett eventuellt nytt uppdrag.

Datum
2013-04-19

Hamnar

Farligt gods ska inkluderas i skyddsutredningen och i skyddsplanen. TS bedömning är att detta inte skulle påverka handläggningstiden samt kostnaden för granskning mer än marginellt vid ett förnyande av godkännandet.

Om tillsynen av transportskyddet delas mellan flera myndigheter som rapporten föreslår innebär det en ny arbetsuppgift för TS. Detta kommer för sjöfartens del att samordnas med tillsynen för sjöfartsskydd och hamnskydd. Styrelsen gör bedömningen för att delta i samverkansmöten, uppdatera regelverk, läsa in sig i nyheter att det behövs en 1/2 årsarbetskraft för denna typ av normerande arbetsuppgifter.

Risk- och sårbarhetsanalyser

Arbetet inom MSB och TS med farligt gods i risk- och sårbarhetsanalyser kan ske inom befintliga planeringar.

Datum
2013-04-19

Bilaga 1: Definitioner

Dimensionerande hotbeskrivning: En allmän beskrivning av en tänkt aktörs förmåga och tillvägagångssätt.

Den dimensionerande hotbeskrivningen säger ingenting om sannolikheten för hotet eller om aktörens övergripande motiv. Denna kan användas för att tydliggöra hot för vilka en verksamhet ska ha förmåga att möta.

Hamn: Ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter.

Hamnanläggning: En plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan. Samverkan mellan fartyg och hamn (ship-port interface) definieras som det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget. En hamnanläggning är således oftast ett mer begränsat område än en hamn, eftersom det i den senare oftast finns andra aktiviteter än den nämnda samverkan mellan fartyg och hamn, således till exempel vägar, upplagsplatser och magasin.

Hotbild: En sammantagen bedömning av de hot som finns. Med hotbilden som grund bedöms sannolikheten och de konsekvenser det får om hotet realiserar.

En hotbild beskriver aktörer som kan tänkas ha för avsikt att genomföra någon form av angrepp samt vilken förmåga dessa angripare har. En hotbild baserar sig på underrättelser och den är giltig under en begränsad tid.

Datum
2013-04-19

Bilaga 2: Bestämmelser om transportskydd i ADR-S och RID-S

Kapitel 1.10

Bestämmelser om transportskydd

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

1.10.1 Allmänna bestämmelser

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

1.10.2 Utbildning om transportskydd

- 1.10.2.1 Utbildningen och uppdateringskurserna enligt kapitel 1.3 ska även omfatta transportskydd. Uppdateringskurserna om transportskydd kan omfatta mer än ändringar i bestämmelserna.
- 1.10.2.2 Utbildningen ska behandla olika typer av risker för kränkning av transportskyddet, hur man upptäcker sådana risker och metoder för att minimera dem. Utbildningen ska också omfatta vilka åtgärder som ska vidtas vid kränkning av skyddet. Den ska förmedla sådana kunskaper om skyddsplaner (när så är tillämpligt), som motsvarar var och ens ansvars- och arbetsområde, och roll vid genomförande av dessa planer.

Datum
2013-04-19

1.10.2.3 Utbildningen ska tillhandahållas eller styrkas då en ny anställning påbörjas som omfattar transport av farligt gods och ska regelbundet kompletteras med uppdateringskurser.

1.10.2.4 Arbetsgivaren ska dokumentera all utbildning om transportskydd som har erhållits och ska på begäran göra dem tillgängliga för den anställda eller behörig myndighet. Dokumentationen ska förvaras av arbetsgivaren under den tidsperiod som behörig myndighet har fastställt.

1.10.3 Bestämmelser för farligt gods med hög riskpotential

1.10.3.1 Definition av farligt gods med hög riskpotential

1.10.3.1.1 Som farligt gods med hög riskpotential definieras i denna föreskrift sådant gods som kan missbrukas vid terrorbrott och då leda till svåra konsekvenser, till exempel förlust av åtskilliga människoliv och storskalig förstörelse eller, särskilt avseende klass 7, storskalig samhällsekonomisk störning.

1.10.3.1.2 Farligt gods med hög riskpotential i andra klasser än klass 7 är sådant som anges i tabell 1.10.3.1.2 nedan och som transporteras i större mängder än de som anges i tabellen.

Datum
2013-04-19

Tabell 1.10.3.1.2: Förteckning över farligt gods med hög riskpotential

Klass	Riskgrupp	Ämne eller föremål	Mängd		
			Tank (liter) ^{c)}	Bulk (kg) ^{d)}	Kolli (kg)
1	1.1	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.2	Explosiva ämnen och föremål	a)	a)	0
	1.3	Explosiva ämnen och föremål i samhanteringsgrupp C	a)	a)	0
	1.4	Explosiva ämnen och föremål med UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500	a)	a)	0
	1.5	Explosiva ämnen och föremål	0	a)	0
2		Brandfarliga gaser (klassificeringskoder, som endast innehåller bokstaven F)	3000	a)	b)
		Giftiga gaser (klassificeringskoder, som innehåller bokstäverna T, TF, TC, TO, TFC eller TOC) med undantag av aerosolbehållare	0	a)	0
3		Brandfarliga vätskor i förpackningsgrupp I och II	3000	a)	b)
		Okänsliggjorda flytande explosivämnen	0	a)	0
4.1		Okänsliggjorda explosivämnen	a)	a)	0
4.2		Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
4.3		Ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
5.1		Oxiderande vätskor i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)
		Perklorater, ammoniumnitrat, ammoniumnitrathaltiga gödselmedel samt ammoniumnitratemulsioner eller -suspensioner eller -geler	3000	3000	b)
6.1		Giftiga ämnen i förpackningsgrupp I	0	a)	0
6.2		Smittförande ämnen i kategori A (UN 2814 och 2900, förutom animalt material)	a)	0	0
8		Frätande ämnen i förpackningsgrupp I	3000	a)	b)

- a) Ej tillämpligt.
b) Oavsett mängd gäller inte bestämmelserna i 1.10.3.
c) Ett angivet värde i denna kolumn gäller endast om transport i tank är tillåten enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 10 eller 12. För ämnen som inte är tillåtna för transport i tank, saknar uppgiften i denna kolumn betydelse.
d) Ett angivet värde i denna kolumn gäller endast om transport i bulk är tillåten enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 10 eller 17. För ämnen som inte är tillåtna för transport i bulk, saknar uppgiften i denna kolumn betydelse.

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

Datum
2013-04-19

Tabell 1.10.3.1.3: Gränsvärden för transportskydd för specifika radionuklider

Ämne	Radionuklid	Gränsvärde för transportskydd (TBq)
Americium	Am-241	0.6
Guld	Au-198	2
Kadmium	Cd-109	200
Californium	Cf-252	0.2
Curium	Cm-244	0.5
Kobolt	Co-57	7
Kobolt	Co-60	0.3
Cesium	Cs-137	1
Järn	Fe-55	8000
Germanium	Ge-68	7
Gadolinium	Gd-153	10
Iridium	Ir-192	0.8
Nickel	Ni-63	600
Palladium	Pd-103	900
Prometium	Pm-147	400
Polonium	Po-210	0.6
Plutonium	Pu-238	0.6
Plutonium	Pu-239	0.6
Radium	Ra-226	0.4
Rutenium	Ru-106	3
Selen	Se-75	2
Strontium	Sr-90	10
Tallium	Tl-204	200
Tulium	Tm-170	200
Ytterbium	Yb-169	3

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

Beräkning kan göras med formeln:

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

där:

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

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

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

Datum
2013-04-19

1.10.3.2 Skyddsplaner

- 1.10.3.2.1 Transportörer, avsändare och andra delaktiga i transport av farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3), enligt 1.4.2 och 1.4.3, ska genomföra och följa skyddsplaner, som minst omfattar de punkter som anges i 1.10.3.2.2.
- 1.10.3.2.2 En skyddsplan ska minst omfatta:
- (a) särskild fördelning av ansvar inom transportskyddsområdet till personer, som har kompetens och sakkunskap inom området och har befogenhet att genomföra tilldelade uppgifter,
 - (b) förteckning över sådant farligt gods eller typer av farligt gods som verksamheten hanterar,
 - (c) översikt över rutiner i verksamheten med en bedömning av de risker för kränkning av skyddet som kan uppkomma på grund av verksamheten, till exempel vid transportuppehåll, förvaring av farligt gods i tankar eller containrar före, under och efter förflyttning samt vid mellanlagring av farligt gods vid byte av transportsätt eller transportmedel (omlastning),
 - (d) tydlig beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att minska risken för kränkning av skyddet, motsvarande de delaktigas ansvar och skyldigheter, inom följande områden:
 - utbildning,
 - transportskyddspolicy (till exempel åtgärder vid förhöjd hotbild, kontroll i samband med anställning av personal, osv.),
 - drifrutiner (till exempel vägval om detta är känt, åtkomst till farligt gods under mellanlagring (jämför (c)), närhet till utsatt infrastruktur, osv.),
 - utrustning och resurser som ska användas för att minska riskerna för kränkning av skyddet,
 - (e) effektiva och uppdaterade metoder för rapportering och för åtgärder vid hot, nedsatt transportskydd eller tillbud,
 - (f) metoder för värdering och test av skyddsplanerna och metoder för återkommande revision och uppdatering av planerna,
 - (g) åtgärder för att säkerställa det fysiska skyddet av den transportinformation skyddsplanen innehåller, och
 - (h) åtgärder för att säkerställa att spridningen av skyddsplanens information om transportrutiner begränsas till de personer som

Datum
2013-04-19

behöver den. Dessa åtgärder får inte strida mot de krav på information som i övrigt föreskrivs i ADR/ADR-S.

Anm Transportörer, avsändare och mottagare ska samarbeta med varandra och med behörig myndighet, för att delge varandra information om eventuella hot, vidta ändamålsenliga skyddsåtgärder för att uppmärksamma och åtgärda händelser som sätter transportskyddet i fara.

1.10.3.3 Anordningar, utrustning eller system ska användas för att skydda mot stöld av fordon som transporterar farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3) och dess last. Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att de alltid är inkopplade och i funktion. Tillämpningen av dessa skyddsåtgärder får inte hindra insatser i nödlägen.

Anm Om det är lämpligt och utrustning finns installerad, bör telemetrisystem eller andra system eller anordningar användas för att övervaka förflyttning av farligt gods med hög riskpotential (se tabell 1.10.3.1.2) eller radioaktiva ämnen med hög riskpotential (se 1.10.3.1.3).

1.10.4 Enligt bestämmelserna i 1.1.3.6 gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna transporterade i kollin på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3, utom för UN 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 och 0500 samt utom för undantagna kollin i klass 7 med UN 2910 och 2911 om aktivitetsnivån överstiger A₂-värdet (se första strecksatsen i 1.1.3.6.2). Dessutom gäller inte kraven i 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 och 8.1.2.1 (d) när mängderna som transporteras i tankar eller i bulk på en transportenhet inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3. Dessutom gäller inte bestämmelserna i detta kapitel för transport av UN 2912 RADIOAKTIVT ÄMNE, LÅG SPECIFIK AKTIVITET (LSA-I) och UN 2913 RADIOAKTIVT ÄMNE, YTKONTAMINERADE FÖREMÅL (SCO-I).

1.10.5 För radioaktiva ämnen anses bestämmelserna i detta kapitel uppfyllda, om bestämmelserna i Convention on Physical Protection of Nuclear Material¹⁾ och IAEA:s cirkulär "The Physical Protection of Nuclear Material and Nuclear Facilities"²⁾ tillämpas.

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

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

Datum
2013-04-19

Bilaga 3: Bestämmelser för övervakning av fordonet i ADR-S

Kapitel 8.4

Bestämmelser för övervakning av fordonet

8.4.1 Fordon med farligt gods i de mängder som anges i särbestämmelserna S1(6) och S14 – S24 i kapitel 8.5 för ett visst ämne enligt kapitel 3.2, tabell A, kolumn 19, ska övervakas eller alternativt ställas upp utan övervakning i en säker depå eller säkert fabriksområde. Finns inte sådana uppställningsmöjligheter får fordon, sedan lämpliga säkerhetsåtgärder vidtagits, ställas upp avskilt på en plats som uppfyller kraven i (a), (b) eller (c) nedan:

- (a) en uppställningsplats för fordon, övervakad av en tillsynsman som har underrättats om lastens egenskaper och var föraren uppehåller sig,
- (b) en allmän eller enskild uppställningsplats där fordonet inte förväntas bli skadat av andra fordon, eller
- (c) en lämplig öppen plats, avskild från allmän väg och bostäder, där allmänheten normalt inte passerar eller uppehåller sig.

Uppställningsplats som tillåts vid (b) får användas endast då sådan som avses vid (a) inte är tillgänglig, och uppställningsplats som beskrivs vid (c) får användas endast då sådan som avses vid (a) och (b) inte är tillgänglig.

8.4.2 Lastade MEMU ska övervakas eller får alternativt parkeras oövervakade inom säker depå eller inom säkert fabriksområde. Tömda, ej rengjorda MEMU är undantagna från detta krav.

Datum
2013-04-19

Bilaga 4: Samverkansmöte den 28 februari 2013

Bereddes tillfälle att delta	Deltagare
Arbetsmiljöverket	-
Bergsprängnings Entreprenörernas Förening	-
Branschföreningen Tågoperatörerna	Branschföreningen Tågoperatörerna
Energigas Sverige	Energigas Sverige EON
Försvarets materielverk	-
Försvarmakten	Försvarmakten
Jernhusen	-
Jordbruksverket	Jordbruksverket
Kustbevakningen	-
Livsmedelsverket	Livsmedelsverket
Näringslivets Transportråd	-
Plast- & Kemiföretagen	Plast- och Kemiföretagen
Rikspolisstyrelsen	Rikspolisstyrelsen Polismyndigheten Västra Götaland
Sjöfartsverket	-
Smittskyddsinstitutet	Smittskyddsinstitutet
Socialstyrelsen	-
Statens veterinärmedicinska anstalt	-
Strålsäkerhetsmyndigheten	(skriftliga synpunkter)
Svensk Handel	-
Svenska Hamnarbetarförbundet	-
Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet	Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet St1 Energy AB
Svenska Privatvagnföreningen	-
Svenska Transportarbetarförbundet	-
Sveriges Färgfabrikanters Förening	-
Sveriges Hamnar	(separat dialog)
Sveriges kommuner och landsting	-
Sveriges Redareförening	-
Sveriges Transportindustriförbund	DB Schenker
Sveriges Åkeriföretag	Sveriges Åkeriföretag Öst
Säkerhetspolisen	-
Totalförsvarets forskningsinstitut	Totalförsvarets forskningsinstitut
Trafikverket	Trafikverket
Tullverket	Tullverket