



CBRB- leidraad voor de binnenvaart

**een toelichting voor het opvolgen van de
beveiliginginstructies uit hoofdstuk 1.10 ADNR**

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
Rotterdam 20 mei 2005
KvD

Inleiding

Deze leidraad is in de eerste plaats bestemd voor binnenvaartondernemers en/of hun ADNR deskundigen en/of veiligheidsadviseurs, die zorgdragen voor de opvolging van de nieuwe voorschriften in hoofdstuk 1.10 van het ADNR. Deze leidraad biedt bovendien alle overige belanghebbenden een overzicht voor het thema 'beveiliging'.

Aanleiding voor het introduceren van maatregelen voor beveiliging en voor afwering van gevaren vormden de aanslagen op 11 september 2001. De nieuwe in het ADNR opgenomen maatregelen dienen als beveiliging tegen terroristische activiteiten. Tegelijk leiden ze tot een hoger veiligheidsniveau ter bescherming tegen onwettige inbreuken met andere dan terroristische achtergronden. Een belangrijk deel van de maatregelen is al lang in de binnenvaartondernemingen vertrouwd en volledig geïmplementeerd, omdat de meeste ondernemingen hun zaakjes op orde hebben. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenschip is traditioneel goed beschermd tegen misbruik en diefstal van de lading. De voorschriften van hoofdstuk 1.10 roepen in de praktijk de nodige vragen op en het CBRB probeert met deze leidraad de meest voorkomende vragen te beantwoorden. De meeste informatie is via de EBU verkregen bij de behandeling van dit hoofdstuk bij de Centrale commissie voor de Rijnvaart

In de voorschriften voor het transport van gevaarlijke goederen over de weg en over het spoor – ADR en RID – werd eveneens een nieuw hoofdstuk 1.10 opgenomen, met vergelijkbare maatregelen. De Vereniging van Nederlandse Petrochemische bedrijven (VNPI) en de CEFIC hebben ieder ook een leidraad over het hoofdstuk 1.10 beschikbaar gesteld. Het CBRB beveelt vooral ondernemingen met expeditieactiviteiten aan hier van kennis te nemen en het meest passende model te kiezen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenschip heeft het CBRB naast deze leidraad specifiek de binnenvaartmodellen beveiligingsplannen ontwikkeld voor zowel de tankvaart als de droge lading (container)vaart. Beide modellen zijn met zusterorganisaties in het buitenland afgestemd en beschikbaar gesteld aan de Nederlandse vereniging voor veiligheidsadviseurs.

Opmerking

In deze leidraad wordt even als in het ADNR onder 'beveiliging' verstaan: de (voorzorg)maatregelen om de kans op diefstal of misbruik van gevaarlijke goederen – als gevolg waarvan personen, goederen of het milieu in gevaar gebracht kunnen worden – te minimaliseren.

1.10.1 Algemene voorschriften

De algemene voorschriften zijn bestemd voor alle ondernemingen, die gevaarlijke goederen volgens het ADNR transporteren. Elke onderneming kan zelf kiezen op welke manier aan deze voorschriften wordt voldaan. Hieronder volgen enkele concrete voorbeelden van maatregelen.

Let op: officiële veiligheidscontroles volgens 1.8.1 van het ADNR betreffen in de toekomst ook beveiligingsmaatregelen. Het is daarom noodzakelijk de getroffen maatregelen correct te documenteren. Niet nakomen van de voorschriften geeft niet direct aanleiding voor het opleggen van boetes. Wel kunnen bevoegde instanties verlangen dat gebreken worden hersteld. Ondernemingen die gevaarlijke goederen vervoeren kunnen hiermee het in hen gestelde vertrouwen rechtvaardigen.

1.10.1.1. Alle personen die zijn betrokken bij het transport van gevaarlijke goederen dienen de in dit hoofdstuk genoemde voorschriften voor de beveiliging in acht nemen.

Dit zijn a: Rechtstreeks bij het transport betrokken bemanningsleden op de schepen. Er dient vastgelegd te worden welke medewerkers aan boord met welke beveiligingstaken belast zijn met vermelding van hun functie aan boord.. (zie ook 1.10.1.2).

En dit zijn b. In de walorganisatie werkzame medewerkers. Hun algemene verplichtingen (zoals discretie tegenover derden, zorgvuldige omgang met documenten, afsluiten van de kantoorruimten) en bijzondere verplichtingen (onder andere instructie van de medewerkers) met betrekking tot de beveiliging dienen gedocumenteerd te worden.

1.10.1.2 Gevaarlijke goederen mogen alleen aan transporteurs ter beschikking gesteld worden, van wie de identiteit op gepaste wijze vastgesteld werd. Deze bepaling is bestemd voor diegenen, die gevaarlijke goederen aan een transporteur ter beschikking stellen. Dit geschiedt in de eerste plaats op de laadplaatsen en is dus bestemd voor de belader en/of verlader. Deze eis is ook van toepassing bij het doorgeven van transportopdrachten aan derden. Volgens de woordkeus van 1.10.1.2 kan zowel de identiteit van de onderneming (a) als die van personen(b) bedoeld zijn:

a. Ondernemingen: er bestaat geen noodzaak om handelend op te treden, indien met de transporteur al regelmatig zakelijke betrekkingen bestaan. Eventueel dient gedocumenteerd te worden, hoe lang de zakenrelatie met deze partner al bestaat. Bij het aangaan van nieuwe zakelijke betrekkingen met een tot nu toe onbekende partner zijn wel extra maatregelen nodig. Bijvoorbeeld door de inzage in het handelsregister of door inlichtingen verkregen bij derden. Eventueel kan er een lijst van door het bedrijf toegelaten partners bijgehouden worden. In geval van overdracht van transportopdrachten aan op deze lijst opgenomen ondernemingen zijn dan geen verdere maatregelen vereist.

b. Personen: de controle van de identiteit van personen kan aan de hand van identiteitsbewijzen met foto. Denkbaar is, dat laad- en losinstallaties vooraf bemanningslijsten van genomineerde schepen opvragen. In zulke gevallen zou de installatie niet alleen de overeenkomst van identiteitsbewijzen en personen, maar tevens de overeenkomst met de bemanningslijst kunnen vaststellen. Uittreksels uit kopieerbare boorddocumenten/dienstboeken kunnen als bewijs gebruikt worden van de zich op dat moment aan boord bevindende bemanning. Extra aan boord aanwezige personen (b.v. familieleden) moeten afzonderlijk gemeld worden. Het is niet uit te sluiten, dat in een enkel geval installaties permanente bemanningslijsten opvragen van een vaste bemanning die op bepaalde schepen regelmatig dienst doet. Deze maatregelen zijn vaak niet alleen in het kader van hoofdstuk 1.10 ADNR maar ook uit aanverwante regelgeving voor de walinstallatie zoals de ISPS-code.

Door marktpartijen moet dit thema niet verkeerd oppakken. De maatregelen zijn geen teken van wantrouwen. Met het oog op de gestelde eisen in hoofdstuk 1.10 (en ook ISPS-code) zijn ze onvermijdelijk. Uitgangspunt is dat partners elkaar en elkaars integriteit moeten kennen of kunnen vaststellen.

1.10.1.3 Ligplaatsen in het bereik van overslaginstallaties voor gevaarlijke goederen moeten behoorlijk beveiligd, goed verlicht en, voor zover mogelijk en redelijk, voor publiek toegankelijk zijn.

Deze eis is niet bestemd voor de binnenvaartondernemingen, maar richten zich naar de overslaginstallaties voor gevaarlijke goederen.

De naleving van dit voorschrift levert in de binnenvaartpraktijk soms – al dan niet in relatie met de naleving door de overslaglocatie van de voorschriften uit de ISPS-code – praktische problemen op. Toegankelijkheid van het schip is niet altijd meer vanzelfsprekend mogelijk als gevolg van de maatregelen getroffen om de publieke toegang onmogelijk te maken. Dat betreft dus het innemen van een ligplaats, wisseling van bemanning, het bezoeken van het schip en het aan en van boord brengen van de auto op bepaalde overslaglocaties. In het algemeen heerst er de opvatting dat deze activiteiten niet onmogelijk gemaakt mogen worden als gevolg van beveiligingsmaatregelen en dat het scheepvaartbedrijf met medewerking van de overslaglocatie als gebruikelijk moet door kunnen draaien. Daar waar de maatregelen toch ongewenste beperkingen voor de scheepvaart opleveren, is het noodzakelijk dat afspraken worden gemaakt tussen scheepvaart, overslag en locale bevoegde autoriteiten. Indien er op ondernemingsniveau geen bevredigende oplossingen gevonden worden, zal het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart een bemiddelende rol vervullen en in contact treden met de betreffende terminal. Zonodig zal men de bevoegde autoriteiten verzoeken alternatieven te bieden, bijvoorbeeld door het verschaffen van ligplaatsen of toegankelijke auto- en bemanningswisselplaatsen.

1.10.1.4 Voor elk bemanningslid van een schip, dat gevaarlijke lading vervoert, moet tijdens het transport een identiteitsbewijs met foto aan boord zijn.

Het is voldoende, als tijdens de reis een officieel identiteitsbewijs met foto (b.v. ID-kaart of paspoort) in de woning aanwezig is en bij eventuele controles tijdens de reis getoond kan worden. Bij werkzaamheden aan dek hoeft het identiteitsbewijs dus niet op de persoon aanwezig te zijn. Het is aan te bevelen, dat ook de overige personen op het schip een identiteitsbewijs met foto aan boord bij zich hebben.

Bij het verlaten van het schip afgemeerd aan een installatie dient men – overigens ook op andere wettelijke gronden - het identiteitsbewijs steeds bij zich te dragen.

Overslaginstallaties kunnen van binnenschepen een lijst opvragen van alle personen die op dat moment of permanent aan boord aanwezig zijn (zie 1.10.1.2) Bij het van boord gaan/aan boord komen, kan de installatie controleren of iemand bij een bepaald schip hoort, door middel van een lijst en het identiteitsbewijs.

Als gevolg van de toegenomen beveiliging van installaties ontstaan er lokale initiatieven tot het opzetten van lokale klantenregistraties met toegangspasjes. Die pasjes bieden bepaalde versnelde toegang tot installaties. Niet altijd werken lokale systemen voor de walzijde even effectief en efficiënt voor de internationale binnenvaart. Soms is zelfs sprake van tegenovergestelde effecten. De binnenvaartsector gaat er daarom vanuit dat de maatregelen van overslaglocaties ter verbetering van de beveiliging van de installaties voor de toegang van personen van en naar binnenvaartschepen zal plaatsvinden op basis van het Europees identiteitsbewijs/paspoort. Een eerder overlegde scheepsopvarenden- en bezoekerslijst kan van een toegangssysteem onderdeel uitmaken.

Het CBRB beveelt aan om als scheepsopvarenden- en bezoekerslijst zoveel mogelijk gebruik te maken van de in het BICS opgenomen model te vinden op www.bics.org.

1.10.1.5 Veiligheidscontroles volgens 1.8.1 moeten zich ook tot de maatregelen voor de beveiliging uitstrekken.

Deze eis is bestemd voor de instanties, die veiligheidscontroles volgens 1.8.1 uitvoeren. De ondernemingen moeten zich ervan bewust zijn, dat de bekende veiligheidscontroles in de toekomst ook de maatregelen ter beveiliging betreffen. Met de lokaal bevoegde autoriteiten voor de WvGS is afgesproken dat er tijdens integrale veiligheidscontroles gevraagd kan worden naar de mate van implementatie van beveiligingsmaatregelen in de bedrijfsvoering. Deze maatregelen kunnen uiteraard in bestaande kwaliteits-, veiligheids- en managementsystemen geïntegreerd zijn. Ze kunnen echter ook in een afzonderlijk beveiligingsplan zijn opgenomen. Het Centraal Bureau voor de Rijn-en Binnenvaart heeft – op basis van een internationaal door de Europese Binnenvaart Unie ontwikkeld model – een model beveiligingsplan opgesteld, dat gratis beschikbaar is gesteld via de website van het CBRB: www.cbrb.nl. Dit model bevat een voorzet voor alle mogelijke maatregelen op scheepsniveau, die door de binnenvaartondernemer kunnen worden opgenomen in zijn beveiligingsplan. Dit model is afgestemd met de bevoegde autoriteiten en door opvolging hiervan voldoet men aan de voorwaarden van hoofdstuk 1.10 van het ADNR. De bevoegde autoriteiten zullen niet elke afzonderlijke maatregel beoordelen, doch zich beperken tot de vaststelling van de daadwerkelijke aanwezigheid van de hoofdlijnen van beveiligingsbeleid aan boord en in het bedrijf.

- 1.10.1.6. De bevoegde instantie moet overzichten van geldige verklaringen voor deskundigen volgens 8.2.1, die door hen of door andere erkende instanties zijn uitgegeven, op de laatste stand houden.

Ook deze eis is bestemd voor de bevoegde instanties.

1.10.2 Instructie

- 1.10.2.1 Zowel de in hoofdstuk 1.3 genoemde eerste instructie, als ook de opfriscursus moet onderdelen bevatten, die tot sensibiliteit ten opzichte van de beveiliging bijdragen. De opfriscursus op het gebied van de beveiliging moet niet alleen met wijzigingen van de voorschriften samenhangen.

Alle personen betrokken bij het vervoer van gevaarlijke goederen, moeten over de voorschriften voor de beveiliging volgens hoofdstuk 1.10 geïnstrueerd worden. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor disponenten aan de wal en voor alle bemanningsleden. Het is niet nieuw dat regelmatig (minstens eenmaal per jaar) veiligheids opfriscursussen gehouden dienen te worden. Beveiliging kan hier aan worden toegevoegd. Gedetailleerde beschrijvingen van de instructies dienen zowel door de werkgever als door de werknemer bewaard te worden (Hoofdstuk 1.3.3). Soms zijn opfriscursussen ook frequenter dan eenmaal per jaar noodzakelijk, bijvoorbeeld bij wijzigingen in de rechtspositie of bij permanent toenemende bedreigingen.

Onderricht in beveiliging kan door personen met een adequate kwalificatie worden gegeven. Dat kan zijn de veiligheidsadviseur, de ADNR-deskundige of de kapitein.

Veelal zal – vooral bij de organisaties aan de wal - het onderrichten van de medewerkers als nieuwe taak voor de ADNR-deskundige of de veiligheidsadviseur gezien worden.

Bij het van kracht worden van het nieuwe hoofdstuk 1.10 zullen in de binnenvaart niet zoveel mensen over kennis van deze beveiliging beschikken. Daarom wordt de ADNR-deskundigen of veiligheidsadviseurs deelname aan scholingsbijeenkomsten aanbevolen, onder andere verzorgd door bij het CBRB aangesloten opleiders. Ten tijde van het opmaken van deze leidraad zijn de ontwikkelingen en eerste pilots van deze opleidingen in volle gang. Zodra daar meer bekend over is zal het CBRB haar leden hier nader over informeren.

Veiligheidsadviseurs of andere interne experts kunnen de verworven kwalificatie op het gebied van de beveiliging ook aan overige ADNR- deskundigen doorgeven. Die kunnen van hun kant dan als adequaat gekwalificeerde personen de overige bemanningsleden op beveiligingsgebied instrueren.

Aan de toekomstige opleidings- en bijscholingsmaatregelen voor ADNR-deskundigen en veiligheidsadviseurs wordt het thema 'Beveiliging' toegevoegd. Examenvragen over het nieuwe hoofdstuk 1.10 zijn vanaf medio 2005 in het examen Veiligheidsadviseur in het algemeen deel van het examen voorzien. De verwachting is dat ook het examen voor ADNR-deskundige op termijn aangevuld wordt met vragen over hoofdstuk 1.10. De eerste jaren zal de nadruk echter blijven liggen op de ontwikkeling en scholing van dit nieuwe vakgebied.

Nascholingscursussen, die niet met een wijziging van de voorschriften samenhangen, moeten ook op verschillende dreigingsniveau's ingaan.

- 1.10.2.2 De instructie voor de sensibiliteit ten opzichte van de beveiliging moet betrekking hebben op de aard van de risico's, het herkennen daarvan en op de procedures als ook de maatregelen ter vermindering van deze risico's. De instructie moet kennis van eventuele beveiligingsplannen overdragen in overeenstemming met het arbeids- en verantwoordelijkheidsterrein van een ieder afzonderlijk en met diens rol bij het realiseren van deze plannen.

De risico's bestaan daarin, dat gevaarlijke goederen tot schade van mens en milieu en schepen als transportmiddel voor het illegale vervoer van goederen of personen, voor onwettige doeleinden misbruikt worden. Deze kennis moet met de scholingsmaatregelen overgedragen worden.

1.10.3 Voorschriften voor gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel

Gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel zijn die goederen, waarbij de mogelijkheid van misbruik ten behoeve van terroristische doeleinden bestaat en daardoor het gevaar van ernstige gevolgen, zoals het verlies van talrijke mensenlevens en massale vernielingen,

- 1.10.3.1 De lijst met gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel is in tabel 1.10.5 opgenomen.

In elke onderneming moet aan de hand van de tabel individueel de vraag beantwoord worden of men goederen met een hoog gevarenpotentieel vervoert of niet. Wordt deze vraag met ja beantwoord, dan moet een beveiligingsplan verplicht opgesteld worden.

Raadplegen van de tabel geeft de juiste juridische scheidslijn aan echter de volgende vuistregels kunnen worden aangehouden:

Als vuistregel voor tankscheepvaartondernemingen geldt, dat er een beveiligingsplan opgesteld moet worden, wanneer er schepen van het type N gesloten of hoogwaardiger ingezet worden.

Als vuistregel voor de droge lading containervaart geldt dat alle containerschepen met een ADNR certificaat die in de praktijk ook daadwerkelijk (tank)containers met gevaarlijke stoffen vervoeren een beveiligingsplan opstellen

Alleen ondernemingen die met hun schip wel bevoegd zijn maar in praktijk nooit goederen met een hoog gevarenpotentieel vervoeren, kunnen van het opstellen van een beveiligingsplan afzien (in de tankvaart zijn dit bijvoorbeeld bunkerfirma's, ondernemingen en/of schepen, die uitsluitend dieselolie, stookolie of

gasolie transporteren en in de containervaart schepen die wele en certificaat hebben maar in praktijk nooit gevaarlijke stoffen containers vervoeren).

Het ADNR bevat in hoofdstuk 1.10.4 een regeling voor kleine hoeveelheden. Deze zal echter slechts zelden voor tankvaartondernemingen van toepassing zijn. Ondernemingen, die containers met gevaarlijke goederen transporteren, worden bovendien gewezen op de leidraad van de CEFIC ter realisering van het hoofdstuk 1.10 ADR/RID/ADNR 'Voorschriften voor de beveiliging'. Mits uiteraard geen gebruik wordt gemaakt van de vuistregel.

1.10.3.2 Beveiligingsplannen

1.10.3.2.1 De bij het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel volgens tabel 1.10.5 betrokken vervoerders en verladers en overige betrokkenen volgens 1.4.2 en 1.4.3, moeten beveiligingsplannen, die minstens de in 1.10.3.2.2 genoemde elementen bevatten, opstellen en gebruiken.

Ook de organisaties aan de wal zijn door hoofdstuk 1.10 verplicht de algemene voorschriften – inclusief het opstellen van een beveiligingsplan – op te volgen.

Binnenvaartondernemingen met walorganisaties moeten een plan opstellen, dat voor de aan de wal aanwezige afdelingen en de daar werkzame personen geldt. Bovendien is voor elk schip, dat goederen met een hoog gevarenpotentieel mag transporteren, een beveiligingsplan vereist.

Met het oog op dit voorschrift moet bij de gesprekken tussen de marktpartners met het thema beveiliging rekening gehouden worden. Wederzijds is het verstrekken van informatie met betrekking tot maatregelen die ook voor de partner van belang zijn, zinvol. Deze uitwisseling van informatie wordt ook in de laatste opmerking vóór cijfer 1.10.3.3 door het ADNR gesuggereerd.

1.10.3.2.2 Elk beveiligingsplan moet tenminste de volgende elementen bevatten:

- a) een specifieke toewijzing van de verantwoordelijkheden op beveiligingsgebied aan personen, die over de vereiste competenties en kwalificaties beschikken en dienovereenkomstig bevoegd zijn. *Zie hiervoor cijfer 1.10.1.1; het is zinvol een dergelijke lijst afhankelijk van de rangen van de aan boord aanwezige personen (kapitein, stuurman, matroos) te maken en daarin hun taken (b.v. onderricht, het opstellen van beveiligingsplannen) en bevoegdheden vast te leggen.*
- b) De lijst van de betreffende gevaarlijke goederen en de aard van de gevaarlijke goederen.; *In de meeste gevallen zullen dergelijke lijsten reeds binnen de onderneming aanwezig zijn als bijlage bij het Certificaat van Goedkeuring. (De zg. stoffenlijst.)*

In de containervaart krijgt dit punt in verband met de aanzienlijk grotere bandbreedte van mogelijke te vervoeren gevaarlijke goederen een meer bijzondere betekenis. Aangemerkt moet worden, dat in beginsel de tabel A van het ADNR in zijn geheel als stoffenlijst van de betreffende goederen – eventueel in gemodificeerde vorm – overgenomen kan worden. Het jaarverslag van de veiligheidsadviseur kan hier vaak een meer gespecificeerd inzicht geven in de daadwerkelijk binnen de onderneming te vervoeren goederen naar hoeveelheden en gevarenklassen.

- c) Evaluatie van de gebruikelijke gang van zaken en de daaruit resulterende gevaren, met inbegrip van transportafhankelijk oponthoud, van verkeersgebonden verblijf van de goederen aan boord van de schepen, voor, tijdens en na het transport en de voorlopige plaatsing van de gevaarlijke goederen wegens het overgaan op een ander vervoersmiddel, zover dit redelijk is.

Onder gebruikelijke gang van zaken verstaat men de verschillende fases in de transportafwikkeling (b.v. laden, lossen, wachttijd voor sluisen, overnachten enz.). Doel van dit deel van de regeling is, dat het de betrokken personen duidelijk wordt, welke mogelijkheden er voor terroristen bestaan en hoe groot de waarschijnlijkheid van zulke diefstal of misbruik van de gevaarlijke stoffen in de verschillende fasen van de transportafwikkeling is. In het algemeen is de waarschijnlijkheid uitermate gering. Tijdens het overnachten is het binnensluipen van terroristen waarschijnlijker dan bij een varend schip. Voor zulke op zichzelf vanzelfsprekende samenhangen moeten de betrokken personen gevoel (sensibiliteit) ontwikkelen.

- d) duidelijke beschrijving van de maatregelen, die voor de vermindering van de risico's volgens de verantwoordelijkheden en plichten van de betrokkenen getroffen moeten worden, met inbegrip van:

- Instructie;

Het beveiligingsplan moet antwoorden op volgende vragen bevatten: Wie geeft de instructies? Wie neemt deel aan de instructies? Hoe vaak vinden de instructies plaats? Hoe vindt de documentatie plaats?

- Beveiligingsbeleid

(b.v. maatregelen bij toenemende bedreiging)

In geval van toenemende bedreigingen moeten alle medewerkers ingelicht worden.

Gevolgen van een toenemende bedreiging moeten met de verlader en verdere eventueel betrokken personen besproken worden.

In geval van toenemende bedreigingen moeten de bemanningen meer zorgvuldigheid betrachten en bepaalde plichten binnen kortere tussentijdse afstanden herhalen.

In geval van onmiddellijk aanstaande aanslagen moet het schip het geografische gebied, waar de aanslag verwacht wordt, niet invaren of dit gebied zo snel mogelijk weer verlaten.

- Controle bij indienstneming van personeel of bij overplaatsing van personeel naar bepaalde functies, enz.;
- Bij indienstneming van nieuw personeel is het overleggen van een officiële verklaring van goed gedrag denkbaar dan wel inwinnen van informatie bij eerdere werkgevers of relaties van betrokkene.*
- Transportprocedure
- (b.v. keuze en gebruik van trajecten, voor zover die bekend zijn)*
- In de binnenvaart bestaat slechts in uitzonderingsgevallen de mogelijkheid een bepaald reisdoel via alternatieve trajecten te bereiken. Het te bevaren traject is in de regel bekend. In gevallen van toenemende bedreiging is het slechtst beperkt mogelijk een van de gebruikelijke weg afwijkend traject te kiezen. Kapiteins kunnen verplicht worden indien mogelijk alleen die ligplaatsen te kiezen, die goed verlicht en openbaar ontoegankelijk zijn.*
- Toegang tot gevaarlijke goederen tijdens de voorlopige opslag (als in alinea c) bepaald)
- De toegang tot gevaarlijke goederen aan boord van de schepen is algemeen verboden. Het wordt de schepen aangeraden bij tussentijds oponthoud alleen ligplaatsen op te zoeken, waarbij een betreden van het schip van buitenaf zo goed als mogelijk uit te sluiten is. Overigens dient men hier wel rekening te houden met de noodzakelijke mogelijkheden van de (vlucht) afgang van het schip en het kunnen betreden van het schip door hulpdiensten. De overheden en de overslaglocaties hebben hierbij een belangrijke taak bij de inrichting van wachtplaatsen voor (ADNR)schepen. Het ADNR kent het begrip 'voorlopige opslag' niet. Uitgangspunt bij het kiezen van ligplaatsen binnen het bereik van sluizen is dat de bevoegde autoriteit van het sluisencomplex ook alle redelijk te verwachten maatregelen heeft genomen om betreden door onbevoegden van het complex uit te sluiten.*
- Bij de constatering van tegenstrijdige voorzieningen tussen veiligheid en beveiliging wordt er vanuit gegaan dat dit eerst lokaal wordt besproken tussen ondernemer, bevoegde autoriteit en /of overslaglocatie. Indien men er lokaal niet uitkomt zal het CBRB nader bemiddelen cq de bevoegde autoriteit vragen maatregelen te treffen.*
- Nabijheid van bedreigde infrastructuurinrichtingen, enz.
- Het oponthoud in de nabijheid van bedreigde infrastructuurinrichtingen moet zo kort mogelijk gehouden worden. De algemene afstandsregelingen van het ADNR geven hier al aanknopingspunten (b.v. volgens 7.2.5.4.3 van het ADNR bij het stilliggen 100 meter afstand van kunstwerken).*
- voor de vermindering van risico's te gebruiken uitrusting en bronnen.
- Het vastleggen van de informatiemogelijkheden: b.v. aandacht voor algemeen toegankelijke media betreffende terroristische gevaren, berichten aan de scheepvaart, rondschrijven en nieuwsberichten van het CBRB (website www.CBRB.nl), doorlopende ontvangst van de marifoon aan boord van de schepen.*
- Uitrusting van technische aard, b.v. telecommunicatiemogelijkheden aan boord, verlichting van het schip, videocamera.*

- e) doeltreffende en geactualiseerde procedures voor het melden van en voor het gedrag bij bedreigingen, schending van de beveiliging of daarmee samenhangende incidenten;

Bestaande alarm- en noodplannen kunnen in geval van bedreigingen of andere schendingen van de beveiliging aangevuld worden. Vooral van betekenis is het melden aan de instanties van observaties met een terroristische achtergrond. Het CBRB beveelt voor de binnenvaart aan om tijdens verblijf op de vaarwegen in het algemeen de verkeersposten/riviercentrales op de hoogte te stellen en bij verblijf in havengebieden zonodig ook de locale bevoegde havenmeester via de gebruikelijke communicatiekanalen te informeren. Uitgangspunt is dat de verkeersbegeleiders als instrument van de bevoegde autoriteit deze melding verder zullen behandelen en indien noodzakelijk aan de nadere bevoegde instanties door zullen geven.

- f) Procedure voor de evaluatie en beproeving van de beveiligingsplannen en procedure voor het herhaald onderzoeken en actualiseren van de plannen.

Om aan deze taak te voldoen is aan te bevelen om een checklijst samen te stellen, waarin de bestaande plichten van betrokkenen genoemd worden. Met een bepaalde frequentie moeten steekproeven genomen worden om vast te stellen, of volgens de afspraken wordt gehandeld. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek moeten de plannen aangepast worden. Organisatorische en/of technische wijzigingen moeten regelmatig in de beveiligingsplannen verwerkt worden. In de praktijk zal deze evaluatie worden opgedragen aan de ADNR-deskundige of de veiligheidsadviseur.

- g) Maatregelen voor de garantie van de fysieke beveiliging van de in het beveiligingsplan genoemde transportinformatie.

De fysieke beveiliging kan bereikt worden door derden geen toegang tot de transportinformatie te geven. Op elektronische informatiedragers opgeslagen informatie moet op gepaste wijze (b.v. d.m.v. wachtwoorden) beschermd worden. Het huidige meld- en volgsysteem laat nog toe dat bij aanvang van een reis met gevaarlijke stoffen via de marifoon melding gedaan wordt van de hoeveelheid en soort gevaarlijke stoffen samen met start- en eindbestemming. Het verdient om reden van beveiliging, naast de overige logistieke voordelen, de aanbeveling deze berichten zoveel mogelijk elektronisch te versturen.

- h) Maatregelen voor de garantie, dat de verspreiding van de in het beveiligingsplan genoemde informatie met betrekking tot het transport tot die personen beperkt blijft, die deze informatie nodig hebben. Deze maatregelen mogen de elders in het ADNR voorgeschreven verschaffing van informatie niet uitsluiten.

In de ondernemingen bestaat de plicht tot geheimhouding tegenover personen, voor wie deze informatie wat hun werk betreft niet van betekenis is. Meldingen aan de verkeersbeveiligingssystemen moeten normaal doorgegeven worden en zijn niet aan geheimhouding onderworpen.

Hoe ver de plicht tot geheimhouding gaat, kan verschillend beoordeeld worden. Discussie is te voeren of een beveiligingsplan door toezichthouders en opsporingsambtenaren mag worden ingezien. De vraag is echter wat inzage in het plan en beoordeling van opgenomen maatregelen toevoegt. Het is veel meer aan de toezichthouders om ervaren 'gaten' in de beveiliging zoals bedoeld in hoofdstuk 1.10 te constateren en de ondernemer hierop 'opvoedend' of corrigerend te wijzen.

*Een praktijkvraag is ook of een EBIS-inspecteur bij de EBIS-check inhoudelijk hebt beveiligingsplan moet inzien. In overleg tussen het CBRB en het EBIS management is vastgesteld dat dit **niet** het geval is. Voor een EBIS-inspectie is het denkbaar, dat de inspecteur zich van de aanwezigheid van een beveiligingsplan overtuigt, echter inzage is niet aan de orde. Ook hier zal moeten gelden dat het bekend zijn met- en het gebruik van het CBRB-model al overtuigend genoeg moet zijn.*

Opmerking:

Vervoerders, afzenders en ontvangers dienen onder elkaar en met de bevoegde instanties samen te werken, teneinde aanwijzingen voor een eventuele bedreiging uit te wisselen, gepaste beveiligingsmaatregelen te treffen en op incidenten, die de veiligheid in gevaar brengen, te reageren.

Op de noodzaak tot het uitwisselen van informatie tussen de marktpartners met betrekking tot het thema 'Beveiliging' wijst ook tabel 1.10.3.2.1. Deze noodzaak bestaat voor het geval dat maatregelen binnen de ene onderneming ook voor een andere onderneming eventueel belangrijk is. Als er geen sprake is van raakpunten (b.v. in geval van louter interne maatregelen) mag hierover ook geen communicatie plaatsvinden.

1.10.3.3 Schepen die gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel volgens tabel 1.10.5 vervoeren, dienen door bedrijfsmaatregelen of door technische maatregelen tegen onbevoegd gebruik van het schip of van de gevaarlijke goederen beschermd te worden. De toepassing van deze veiligheidsmaatregelen mag de reactie op noodgevallen niet in gevaar brengen.

Het nakomen van dit voorschrift moet geheel individueel gezien worden. Alle reeds getroffen maatregelen ter bescherming tegen criminele aanslagen dienen tegelijk als bescherming tegen terroristische aanslagen. Als technische maatregelen komen volgende voorbeelden in aanmerking: afsluiten van bedrijfsruimten en stuurhuizen, verlichting en bewegingsmelders met alarmering in de woning.

Alleen de consequente omzetting en uitvoering van de maatregelen kan de nagestreefde bescherming garanderen. Deze consequente omzetting wederom kan slechts door adequate bedrijfsinstructies, onderricht en controles bereikt worden.

Opmerking:

Voor zover geschikt en de noodzakelijke uitrusting reeds aanwezig is, moeten telemetriestystemen of andere methodes en uitrusting, die de observatie van een transport van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel volgens tabel 1.10.5 mogelijk maken, ingezet worden.

Het uitrusten van binnenschepen met dergelijke systemen wordt niet verlangd. Zijn die echter aanwezig, dan kunnen zij als preventieve maatregel tegen terrorisme nuttig zijn. Zie hiervoor ook de afzonderlijk door de sector opgestelde uitgangspunten voor het gebruik van telematica in het kader van het RIS.

1.10.4 De voorschriften in 1.10.1, 1.10.2 en 1.10.3 gelden niet, als de hoeveelheden per schip niet groter zijn dan die in 1.1.3.6.1 van het ADNR genoemde hoeveelheden.

De regeling voor kleine hoeveelheden speelt op het gebied van de tankvaart geen rol. Van betekenis is de regeling eventueel op het gebied van de containerscheepvaart.

1.10.5 Gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel zijn de in de tabel genoemde gevaarlijke goederen, voor zover ze in hoeveelheden vervoerd worden, die de in de tabel genoemde hoeveelheden overschrijden.

Aan de hand van de tabel kan de in hoofdstuk 1.10.3.1 genoemde vuistregel gecontroleerd worden. Voor ondernemingen, die gevaarlijke goederen als los gestort goed transporteren, is een nauwkeurige vergelijking van de vervoerde gevaarlijke goederen met de tabel noodzakelijk.

Opmerking:

Binnenvaart beveiligingsplannen gratis beschikbaar

Via het Centraal bureau voor de Rijn- en Binnenvaart zijn de twee modellen beveiligingsplannen (droge lading en tankvaart) afzonderlijk voor eenieder te verkrijgen. Ook kunt U deze kosteloos elektronisch downloaden via de website www.cbrb.nl. Voor leden en relaties van het CBRB zijn deze bestanden in niet NIET beveiligde vorm te verkrijgen, zodat de teksten rechtstreeks bewerkt kunnen worden en als basis gebruikt kunnen worden voor het opstellen van uw eigen plan. Nadere informatie kan worden verkregen bij het CBRB 0031(0)10-4115900

De modellen zijn bedoeld als handreiking voor de ondernemers in de binnenvaart, als eerste aanzet voor het op te stellen bedrijfseigen beveiligingsplan. De ondernemer dient in belangrijke mate zelf af te wegen welke delen van het model wel en welke delen van het model niet in het bedrijfseigen beveiligingsplan worden opgenomen. Uiteraard zal iedereen ook de formuleringen van teksten aanpassen aan de gebruikelijke formuleringen binnen het eigen bedrijf. Daarnaast kunnen onderdelen worden verwerkt in andere bedrijfseigen veiligheids-, kwaliteits- en managementsystemen. De essentie van het uiteindelijke vast te stellen bedrijfseigen beveiligingsplan in welke vorm ook zal hoe dan ook moeten blijven bestaan uit de onderdelen zoals genoemd in hoofdstuk 1.10 van het ADNR.