



MODEL
Beveiligingsplan
Droge lading Binnenvaart

volgens 1.10.3.2
ADNR

Beveiligingsplan

Droge lading Binnenvaart

volgens 1.10.3.2
ADNR

voor

Naam motorschip	<	>
Thuishaven	<	>
Europa (scheeps)nummer	<	>
Eigenaar van het schip (naam en vestigingsplaats)	<	>

Betreffende een vaartuig geschikt en gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een hoog gevaarpotentieel als bedoeld in tabel 1.10.5 ADNR

Voorafgaande Opmerkingen

Het ADNR hoofdstuk 1.10 „Voorschriften voor de beveiliging“ werd nieuw in het ADNR 2005 opgenomen. Het regelt de maatregelen en voorzieningen, die getroffen moeten worden om diefstal of misbruik van gevaarlijke goederen waardoor personen of goederen of het milieu gevaar kunnen lopen, te beperken.

Ingevolge 1.10.3.2.1 zijn bij het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevaar potentieel betrokken vervoerders, afzenders evenals andere betrokkenen als bedoeld in 1.4.2 en 1.4.3 verplicht om een beveiligingsplan vast te stellen, in te voeren en na te leven.

In het beveiligingsplan moeten tenminste de in het ADNR genoemde elementen zijn opgenomen.

Dit model beveiligingsplan geeft een voorzet voor het implementeren van hoofdstuk 1.10 voor de binnentankvaart en voldoet derhalve aan de eisen van het ADNR.

Het model beveiligingsplan bevat alle instructies die het nieuwe hoofdstuk 1.10 ADNR vereist. Een beveiligingsplan kan afhankelijk van de wensen van de ondernemer afzonderlijk worden vastgesteld doch kan ook als onderdeel van een groter kwaliteitssysteem worden toegepast. In dit model beveiligingsplan wordt verwezen naar andere handboeken en plannen, waarvan de inhoud voor de realisering van de voorschriften volgens hoofdstuk 1.10 ADNR aangehaald worden. Deze handboeken en plannen worden geacht een onderdeel van het beveiligingsplan te zijn indien deze koppeling wordt gemaakt.

Dit model beveiligingsplan beperkt zich tot vervoerders met droge lading schepen en containerschepen binnenvaart.

Aanbevolen wordt om in het plan ook op te nemen de namen, telefoon- en fax-nummers van alle contactadressen, die krachtens hoofdstuk 1.10 ADNR worden vereist .

De inhoud van dit beveiligingsplan dient vertrouwelijk behandeld te worden en is slechts voor gemachtigde personen toegankelijk.

1. Overzicht van de te vervoeren gevaarlijke goederen

Het motorschip „.....“ is een enkelwandig/ dubbelwandig schip, (*) volgens Certificaat van Goedkeuring afgegeven door..... (betr. bevoegde instantie vermelden) van (Datum vermelden) toegelaten voor het vervoer van gevaarlijke goederen volgens de tabel van hoofdstuk 1.10.5 ADNR voor het vervoer van onderstaande gevaarlijke stoffen in containers /als stukgoed/losgestort.

(*doorhalen wat niet van toepassing is)

Klasse	onderverdeling	Stof of voorwerp	Hoeveelheid		
			Tank of ladingtank (Liter)	Los gestort (kg)	Verpakte goederen (kg)
1	1.1	Explosieve stoffen en voorwerpen met explosieve stof			
	1.2	Explosieve stoffen en voorwerpen met explosieve stof			
	1.3	Explosieve stoffen en voorwerpen met explosieve stof			
	1.5	Explosieve stoffen en voorwerpen met explosieve stof			
2		Ontvlambare gassen (classificatiecodes, die alleen de letter „F“ bevatten			
		Gifige gassen (classificatiecodes, die de letters „T“, „TF“, „TC“, „TO“, „TFC“ of „TOC“ bevatten) met uitzondering van gasverpakkingen			
3		Ontvlambare vloeibare stoffen van de verpakkingsgroepen I en II			
		Gedesensibiliseerde explosieve vloeibare stoffen			
4.1		Gedesensibiliseerde explosieve stoffen			
4.2		Stoffen van de verpakkingsgroep I			
4.3		Stoffen van de verpakkingsgroep I			
5.1		Ontvlambaar (oxiderend) inwerkende vloeibare stoffen van de verpakkingsgroep I			
		Perchloraten, Ammoniumnitraat en ammonium bevattende bemestingsmiddelen			
6.1		Giftige stoffen van de verpakkingsgroep I			
6.2		Besmettingsgevaarlijke stoffen van de categorie „A“			
7		Radioactieve stoffen			
8		Bijtende stoffen van de verpakkingsgroep I			

2. Vaargebied van het motorschip

2.1 Plaatselijke aanduiding

Het motorschip „“ wordt op de Rijn, de zijrivieren van de Rijn, de Noord-Duitse kanalen, Belgische en Franse kanalen, de Nederlandse Delta, noord Nederlandse waterwegen en in de langs deze waterwegen liggende havens ingezet.

(doorhalen wat niet van toepassing is, cq. aanpassen naar eigen vaargebied)

2.2 Vaarschema

Het vaartuig wordt in de regel naar het vaarschema - – volgens het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn / Binnenschepenbesluit ingezet. (doorhalen wat niet van toepassing is, cq. aanpassen)

Overeenkomstig het vaarschema bevindt zich de voorgeschreven minimumbemanning aan boord.

Tot de vaste bemanning van het schip behoren de in de als bijlage bij dit beveiligingsplan behorende bemanningslijst. Deze bemanning hoeft niet altijd daadwerkelijk aan boord aanwezig te zijn.

(Een afzonderlijke bemanningslijst opmaken en periodiek invullen, een voorbeeld van deze opvarendenlijst is te vinden in het BICS programma)

(Er kan ook worden verwezen naar andere aan boord aanwezige documenten zoals het vaartijdenboek.)

Verder kunnen er in overeenstemming met 8.3.1.1 ADNR, met toestemming van de kapitein andere dan tot de bemanning behorende personen langdurig aan boord aanwezig zijn.

De identiteit van deze personen is bij de kapitein bekend. Deze personen worden op een afzonderlijke opvarendenlijst dan wel op een aanvulling op de bovengenoemde bemanningslijst vermeld. De kapitein beschikt telkens over de meest actuele bemanning- en opvarendenlijst. Deze mag in elektronisch vorm zijn uitgevoerd.

3. Verantwoordelijkheden

3.1 Bemanning en personen aan boord

3.1.1 Kapitein

Verantwoordelijk voor het nakomen van de beveiligingsmaatregelen aan boord is volgens dit beveiligingsplan de kapitein. Wordt het schip volgens een vaarschema ingezet dat meer dan één kapitein verlangt, wordt er een kapitein aangewezen.

Daarnaast is de dienstdoende kapitein tijdens zijn dienst, onafhankelijk van de boven genoemde aanwijzing, mede verantwoordelijk voor de beveiligingsmaatregelen van dit beveiligingsplan.

De kapitein ziet er op toe dat tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen er van ieder lid van de bemanning een identiteitsbewijs voorzien van en pasfoto aan boord aanwezig is. De kapitein mag van een ieder die zich aan boord ophoudt verwachten dat deze zich afdoende kan legitimeren. Bij gebrek daarvan zal de kapitein deze persoon de toegang tot het schip per direct kunnen ontzeggen.

3.1.2 Bemanningsleden en overige personen aan boord

De overige bemanningsleden dienen de instructies van de kapitein(s) met betrekking tot de beveiliging op te volgen en ook actief daaraan mee te werken.

Overige doorlopend aan boord verblijvende personen dienen de instructies van de kapitein(s), die op het gebied van de beveiliging gegeven worden, op te volgen.

Dit geldt ook voor andere personen aan boord, die niet tot de boven genoemde groep van personen behoren.

3.2 Aangewezen beveiligingsverantwoordelijke

De ADNR-deskundige/ Veiligheidsadviseur van de onderneming/ een andere daartoe specifiek aangewezen functionaris (zie bedrijfsintern overzicht / kwaliteitshandboek) is er voor verantwoordelijk, dat een actueel beveiligingsplan voor het vaartuig aanwezig is. (doorhalen wat niet van toepassing is)
(In geval van overige bedrijfsinterne maatregelen, worden deze hier ook vermeld.)

3.3 Overige personen

De volgende medewerker(s) zijn overeenkomstig bedrijfsintern overzicht / kwaliteitshandboek voor de beveiligingsmaatregelen verantwoordelijk gesteld:-
(Indien er binnen de onderneming nadere, de beveiliging betreffende verantwoordelijkheden op meerdere verschillende personen is overgedragen, dienen deze medewerkers evt. met hun naam hier genoemd te worden. Bij voorbeeld disponenten, technische medewerkers enz.)

4. Gegevens van het vaartuig

4.1 Scheepsgegevens

Het motorschip „.....“ kent de volgende afmetingen:

- LOA =m
- BOA =m
- Laadvermogenton.

Het betreft een motorschip met Laadruimen (aantal laadruimen weergeven)

(Bij het gebruik van koppverbanden de scheepsgegevens van de bak hier afzonderlijk weergeven, zover van toepassing de voor de bak afzonderlijk geldende maatregelen verder ook in het bedrijfseigen beveiligingsplan opnemen.) door de bedrijfsvoering van dit schip alsmede door de bouw- en uitrusting van het schip is ongeoorloofd gebruik van het schip of de vervoerde gevaarlijke goederen als bedoeld in hoofdstuk 1.10 ADNR in redelijkheid niet te verwachten.

4.2 Stuurhuis

Het stuurhuis is van een/elke zijde van het schip buitenom via een trap te bereiken. Het heeft aan een/elke zijde een deur, die van een (veiligheids)slot/sloten is voorzien. De ramen van het stuurhuis kunnen aan de binnenkant afgesloten worden.

4.3 Verblijven

Het schip heeft op het achterschip/voorschip woonruimte.

De ingang naar de woonruimten ligt aan beide zijde/de bakboordzijde/de stuurboordzijde.

De deuren naar de woning is van een (veiligheids)slot voorzien.

De ramen van de woningen kunnen aan de binnenkant afgesloten worden.

4.4 Machinekamers

4.4.1 Hoofdmachinekamer

De ingang van de hoofdmachinekamer in het achterschip bevindt zich aan de bakboordzijde/stuurboordzijde/beide zijden.

De deur/deuren zijn van een (veiligheids) slot voorzien. De aanwezige lichtkappen van deze ruimte bevinden zich op het roefdek en kunnen aan de binnenkant afgesloten worden.

4.4.2 Boegschroef/roerruimte

In het voorschip bevindt zich een boegschroef/roerinstallatie. De ingang naar deze ruimte bevindt zich aan de bakboordzijde/de stuurboordzijde/beide zijden. De deuren zijn van een slot voorzien. De aanwezige ventilatieopeningen kunnen aan de binnenkant afgesloten worden.

4.5 Laadruimen

4.5.1 Laadruimen

Het vaartuig beschikt overlaadruim(en). Dit (deze) laadruim(en) kan (kunnen) met even luikenkap worden dichtgelegd.

De gesloten luikenkap kan door middel van douaneroeden, die elk aan het einde van even loodje voorzien zijn, beveiligd worden zodat onbevoegd openen van de ruimen niet ongezien mogelijk is.

Het motorschip wordt voor het vervoer van containers ingezet. De containers worden zodanig gestuwd dat het openen en betreden van containers in het algemeen is uitgesloten. Alleen enkele containers in de bovenste laag in de voorste of achterste rij zijn in sommige gevallen te openen en te betreden. Bij de stuwage wordt er zoveel mogelijk rekening meegehouden dat deze eventueel betreedbare containers geen gevaarlijke goederen bevatten met een zg. hoog gevaar potentieel.

4.6 Herften

Tussen de laadruimen bevindt zich een/ meerdere herft(en). Deze herft(en) zijn afsluitbaar met een deksel welke met een hangslot afgesloten kan worden.

5. Beveiligingsevaluatie van de gebruikelijke gang van zaken en de daaruit resulterende beveiligingsrisico's

(Hieronder per onderwerp eventuele bestaande risico's inschatten en aangeven hoe deze worden beheerst)

5.1 Algemeen

De volgende vervoershandelingen worden hieronder puntsgewijs overeenkomstig nadere uitwerking op beveiligingsaspecten geëvalueerd:

Laden

- Laadplaats
- Instructie van de bemanning
- Overname van de lading
- IJkopname/Voltaligheid van de lading

Reisverloop

- Ligplaatsen
- Sluizen
- Tijdelijk oponthoud tijdens het transport
- Overname van proviand en materiaal

Lossen

- Losplaats
- Afleveren van de goederen
- IJkopname/Bemonstering
- Schoonmaken

Werfbezoek en reparaties

Verboden toegang, sabotage, manipulatie en vandalisme

5.2 Laden

5.2.1 Laadplaats

Het motorschip „.....“ wordt alleen op van overheidswege toegestane laadplaatsen (7.1.4.7.1 ADNR) en na afspraak met de verlader, voor belading aangeboden.

5.2.2 Instructie van de bemanning

Vóór belading wordt de bemanning volgens

- ADNR
- kwaliteitshandboek
- aanvullende walinformatie
- en volgens de inhoud van hoofdstuk 1.10 ADNR met betrekking tot de benodigde reisinformatie geïnstrueerd.

5.2.3 Overname van de lading

Er wordt alleen op van overheidswege toegestane of aangewezen losplaatsen geladen. Indien lading geheel of gedeeltelijk buiten de daarvoor toegelaten ligplaats wordt overgeslagen als bedoeld in 7.1.4.9 ADNR wordt hiervoor toestemming gevraagd van de plaatselijke bevoegde autoriteit.

De overname van de lading wordt met de laadplaats afgesproken.

Vóór de overname van de lading worden de volgens ADNR benodigde papieren door de laadplaats overhandigd. Het moet de kapitein of diens walorganisatie voor aanvang van het laadproces duidelijk zijn wie de gevaarlijke goederen ten vervoer heeft aangeboden. De gegevens van het transportdocument worden met de gegevens van het ADNR en het Certificaat van Goedkeuring vergeleken. Afwijkingen worden onmiddellijk met de laadplaats besproken. Pas na opheldering van de situatie mag met de overslag van de lading begonnen worden.

Verschillen in de geladen hoeveelheid van de gevaarlijke goederen worden met de laadplaats besproken en uitgezocht.

5.2.4 IJkopname / Bemonstering

Indien er, in verband met de aard van de lading, een ijkopname/bemonstering nodig geacht wordt, moet de identiteit van het niet tot de bemanning behorende personeel samen met de verlader onderzocht worden.

5.3 Reisverloop

5.3.1 Ligplaatsen

Tijdens het transport worden de traditionele ligplaatsen opgezocht. Is er tijdens het liggen op deze ligplaats een verbinding naar de wal aanwezig, worden verdere maatregelen ter beveiliging getroffen. Hieronder vallen o.a.:

- Het benoemen van een gekwalificeerde wacht.
Als wacht kan alleen een persoon ingezet worden die over
 - o de vereiste kwalificatie volgens ADNR,
 - o adequate nautische kennis en
 - o de noodzakelijke kennis volgens hoofdstuk 1.10 ADNRbeschikt, teneinde te voldoen aan de door de wet gestelde eisen.
- Regelmatige rondgang aan boord
- Controle van de sluitingen van de verblijven en de bedrijfsruimten
- Controle van het bereik van de lading

5.3.2 Sluizen

Sluizen zijn in de regel door de lokale bevoegde autoriteiten door middel van omheiningen en poorten tegen het betreden door onbevoegden beveiligd.

Tijdens het varen door sluizen bevinden er zich bemanningsleden aan dek en in het stuurhuis die toezicht houden toezicht op het schip en lading waardoor gewaarborgd wordt dat er zich geen onbevoegden ongezien aan boord kunnen begeven.

5.3.3 Tijdelijk oponthoud gedurende het vervoer.

Tijdelijk oponthoud tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen komt in de regel niet voor. Indien noodzakelijk worden maatregelen getroffen als genoemd bij het ligplaats nemen.

5.3.4 Overname van proviand en materiaal

Proviand wordt door de bemanning persoonlijk in winkelbedrijven ingekocht dan wel geleverd door bij de onderneming bekende leveranciers.

Materiaal en uitrustingsbenodigdheden worden bij persoonlijk bekende handelaren besteld en door deze geleverd. Bij de levering wordt de bestelling met het afleveringsbewijs vergeleken.

5.4 Lossen

5.4.1 Losplaats

Er wordt alleen op van overheidswege toegestane of aangewezen losplaatsen gelost. Indien lading geheel of gedeeltelijk buiten de daarvoor toegelaten ligplaats wordt overgeslagen als bedoeld in 7.1.4.9 ADNR wordt hiervoor toestemming gevraagd van de plaatselijke bevoegde autoriteit.

5.4.2 IJkopname / Bemonstering

Indien er, in verband met de aard van de lading, een ijkopname / bemonstering nodig geacht wordt, moet de identiteit van het niet tot de bemanning behorende personeel met de verlader onderzocht worden.

5.4.3 Aflevering van de goederen

De aflevering van de goederen vindt alleen plaats aan de in het transportdocument of connossement genoemde ontvanger of zijn gevolmachtigde. Verschillen in de geloste hoeveelheid van de gevaarlijke goederen worden met de losplaats besproken en uitgezocht.

5.4.4 Schoonmaken

Het schoonmaken van het vaarttuig cq. laadruim(en) vindt plaats volgens het kwaliteitshandboek en wordt door eigen personeel dan wel bij de onderneming bekende personen /bedrijven uitgevoerd.

5.5 Werfbezoek en reparaties

Werbbezoeken en reparaties, waarbij scheepsvreemde personen aan boord komen, worden met de betreffende uitvoerende firma besproken. Door of namens de kapitein kan legitimatie van de aan boord komende of verblijvende scheepsvreemde personen ten alle tijden worden verlangd.

5.6 Verboden toegang, sabotage, manipulatie en vandalisme

5.6.1 Verboden Toegang

Volgens het ADNR is toegang aan boord slechts bepaalde personen toegestaan. Alleen deze groep van personen alsmede bij hen bekende bezoekers wordt de toegang toegestaan. De kapitein is bekend met de identiteit van alle aan boord aanwezige personen.

5.6.2 Sabotage

Bij de normale gang van zaken op scheepvaarttechnisch gebied aan boord en tussen het schip en de landinstallatie is sabotage niet te verwachten. Onder sabotage verstaat men de opzettelijke benadeling van de gang van zaken door passieve weerstand of door beschadiging.

5.6.3 Manipulatie

Bij de vervoerde goederen is de mogelijkheid van een manipulatie aan de lading zo goed als uit te sluiten. Manipulatie aan het schip zal door de juiste inzet van personeel en techniek worden verhinderd cq zoveel mogelijk voorkomen worden. Bij losgestorte goederen kan door middel van van het dichtleggen van de luikenkap aangevuld met een eventuele verzegeling de lading worden beveiligd. Bij het vervoer van gevaarlijke goederen in containers worden deze zodanig gestuwd dat de deuren niet geopend kunnen worden waardoor manipulatie van de inhoud van de containers tijdens het vervoer inclusief laden en lossen is uit te sluiten.

5.6.4 Vandalisme

De mogelijkheid van vandalisme bestaat in enige mate tijdens de kanaalvaart.

Op de grotere rivieren kan vandalisme door personen aan boord zo goed als uitgesloten worden. Bij het passeren van bruggen en kunstwerken kan, ook op de Rijn, enige vorm van vandalisme niet uitgesloten worden. Beveiligingsdreiging kan hiervan in redelijkheid niet worden verwacht.

5.7 Matrix van de gebruikelijke gang van zaken en de daaruit resulterende beveiligingsrisico's

Processen	Diefstal van het schip	Diefstal van de gevaarlijke stof	Verboden Toegang, Sabotage, Manipulatie, Vandalisme	Wederrechtelijke ontvangst van gevaarlijke stof
Laden	gering	gering	ja	nee
Transport				
Varen	nee	nee	ja	nee
Stilliggen	gering	gering	ja	nee
Lossen	gering	gering	ja	gering
Werfbezoek, Reparaties	gering	gering	ja	nee

6. Beschrijving van de maatregelen ter beperking van de beveiligingsrisico's

6.1 Instructie

De instructie van de bemanning vindt plaats volgens het ADN, de Arbowet, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en volgens overige desbetreffende voorschriften.

De vorm en de frequentie van de instructies is in een kwaliteitsboek vastgelegd.

Met deze instructie moeten de medewerkers ook voor het thema Beveiliging gevoelig gemaakt worden. Daarbij worden in het bijzonder de volgende onderwerpen behandeld:

- Beveiligingsplan en de daaraan verbonden procedures
- Diefstal en misbruik van gevaarlijke goederen
- Herkenning van de bedreigingen
 - o Kennis van actuele bedreigende situaties
 - o Herkenning van kenmerken en gedragspatronen van personen, die de veiligheid kunnen bedreigen
 - o Technieken, waarmee men maatregelen om gevaren af te weren, kan ontduiken
 - o Nieuwsberichten betreffende de veiligheid
 - o Uitrustingsvoorwerpen en systemen voor het afweren van gevaren
 - o Controle- en bewakingstechnieken
- Bedrijfsinterne procedures ter beperking van risico's
 - o Kennis van noodprocedures en -plannen.

Voor de kapiteins die met bijzondere functies op het gebied van de beveiliging belast zijn, vindt in het kader van de opleiding tot deskundige een voortgezette scholing plaats. Verder vindt aanvullend op beveiliging gericht onderricht bedrijfsintern plaats.

6.2 Beveiligingspolitiek

6.2.1 Personeelaanstelling

Het aannemen van bemanning vindt plaats overeenkomstig de vereiste kwalificatie en, indien het een voor de ondernemer onbekende persoon betreft na overlegging van een Verklaring van goed gedrag. (deze verklaring is te verkrijgen bij de gemeente waar de betreffende persoon als inwoner staat ingeschreven)

6.2.2 Diefstal van het schip

Tijdens het laden en lossen wordt uit de bemanning een verantwoordelijke toezichthouder benoemd, die naast de laad- en loswerkzaamheden toezicht op het schip houdt.

Tijdens het stilliggen wordt een wacht volgens de verkeersvoorschriften aangesteld.

- De kwalificatie van de wachtsman:

Een persoon wordt geacht geschikt te zijn als wachtpersoon, wanneer over de vereiste kwalificatie volgens ADN, bijbehorende opgedane vaartijd en kennis beschikt wordt.

Daartoe behoort ook de persoonlijke geschiktheid.

- De taken van de wachtsman:
- De wacht moet regelmatige rondgangen uitvoeren.
- Daarbij moeten ook de (noodzaak tot) afsluitingen gecontroleerd worden.

Tijdens de nachtelijke uren moet, naast de nautische positieverlichting ook die verlichting ingeschakeld worden, die nodig is om de weg van en naar boord en de veiligheidsrelevante gebieden aan boord te verlichten.

Verblijven en bedrijfsruimten, waarin zich geen personen bevinden, moeten bij laden, lossen en stilliggen afgesloten kunnen worden. Dit geldt ook voor ramen en daglichten.

Daadwerkelijk versluiten is afhankelijk van de situatie.

6.2.3 Diefstal van gevaarlijke stof

In het bereik van de lading mogen zich volgens ADNR alleen de bemanningsleden ophouden. Andere personen is het verblijf alleen onder de voorwaarden van het ADNR en met toestemming van de kapitein toegestaan.

Bij het laden en lossen moeten afspraken met het overslagbedrijf met betrekking tot het laad- en lospersoneel gemaakt worden.

Als de belading van het drogeladingschip (losgestorte bulk) beëindigd is, en de luiken zijn dichtgelegd kunnen zonodig de douaneroeden worden aangebracht en van loodjes voorzien worden.

6.2.4 Verboden toegang, Sabotage, Manipulatie en Vandalisme

Het ongeoorloofd ongezien betreden van het schip door personen dient zoveel als redelijk mogelijk verhinderd te worden.

Indien personen aan boord komen, die niet tot de bemanning of tot andere aan boord verblijvende personen horen, moeten zij door de bemanningsleden aangesproken en de kapitein op de hoogte gebracht worden. Hun identiteit kan door of namens de kapitein worden vastgesteld.

Indien in het kanaalgebied het aan boord komen van zwemmers niet verhinderd kan worden, moeten de verblijven en de bedrijfsruimten afgesloten worden.

Indien ongewenste personen aan boord worden aangetroffen worden deze eventueel aan boord opgehouden en aan de bevoegde autoriteiten overgedragen. De bevoegde autoriteiten worden hiervan in ieder geval in kennis gesteld.

6.2.5 Nabijheid van gevaar lopende infrastructuur

De afstanden volgens ADNR en verkeersvoorschriften dienen tijdens de vaart en tijden het stilliggen aangehouden te worden.

Het aanhouden van deze afstanden garandeerd tevens in voldoende mate dat misbruik van het schip en /of de lading is uit te sluiten.

7. Ter vermindering van beveiligingsrisico's toegepaste uitrusting en bronnen

De nautische radioberichten worden regelmatig beluisterd.

Informatie bestemd voor de binnenscheepvaart wordt geanalyseerd. Er zal zo vaak als nodig is worden gecommuniceerd:

- tussen schepen onderling;
- tussen de wal en het schip;
- als ook onderling aan boord.

Bij het invaren van de haven zal zoals gebruikelijk via de telefoon of marifoon contact met de havenautoriteiten opgenomen worden.

Indien hier aanleiding voor is zal er door de kapitein bijv. bij een verhoogde dreiging nadere invulling worden gegeven aan berichten /signalen door de autoriteiten bv. gegeven middels borden, electronische berichten of oproepen via de marifoon.

Vóór het afmeren moeten de eventuele verdere te nemen wederzijdse beveiligingsstappen met de installatie afgesproken.

De in technische mogelijkheden ter beveiliging van het schip worden zoveel mogelijk gebruikt

8. Procedure voor het melden van en voor de handelwijze bij bedreigingen, overtreding van de beveiligingsvoorschriften en de daarmee samenhangende voorvallen.

Bij bedreigingen, overtredingen van de beveiligingsvoorschriften en de daarmee samenhangende voorvallen, moeten volgens het communicatieplan van de onderneming de desbetreffende meldingen uitgevoerd worden.

9. Procedure ter evaluatie en beproeving van de beveiligingsplannen en procedure voor het regelmatige controleren en actualiseren van de plannen

Dit beveiligingsplan kan separaat worden opgesteld alsmede deel uitmaken van het kwaliteitshandboek en wordt afzonderlijk dan wel overeenkomstig de voor dit handboek geldende voorwaarden regelmatig gecontroleerd en geactualiseerd.

De ADNR-deskundige/veiligheidsadviseur van de onderneming/ specifiek daartoe aangewezen beveiligingsadviseur (doorhalen wat niet van toepassing is) wordt met de procedure ter evaluatie en beproeving van de beveiligingsplannen en procedures belast. Overeenkomstig de resultaten van het onderzoek dient hij voor de aanpassing van het beveiligingsplan de nodige maatregelen te treffen cq. de bedrijfsleiding hiertoe te adviseren. Technische en organisatorische veranderingen dienen ook tussentijds in het beveiligingsplan verwerkt te worden.

10. Maatregelen voor de garantie van de fysieke beveiliging van de in het beveiligingsplan genoemde transportinformatie

Het beveiligingsplan is in de onderneming in drievoud aanwezig en mag niet voor eenieder direct vrij inzichtelijke wijze bewaard worden. Één exemplaar bevindt zich aan boord. De overige exemplaren bevinden zich tenminste bij de directie en bij de ADNR-deskundige/veiligheidsadviseur /aangewezen beveiligingsadviseur en eventueel bij het kwaliteitsmanagement. Deze exemplaren kunnen in elektronische vorm voorhanden zijn.

Informatie uit dit beveiligingsplan mag slechts in die omvang doorgegeven worden, zover die voor de behartiging van de belangen absoluut noodzakelijk is. Inzage in het beveiligingsplan door de bevoegde autoriteiten wordt zoveel mogelijk vermeden. Indien noodzakelijk geschiedt deze inzage uitsluitend na opgaaf van redenen en in overleg met de verantwoordelijke kapitein.

11. Maatregelen voor de garantie dat de verspreiding van de in het beveiligingsplan genoemde informatie betreffende de uitvoering van het transport tot die personen beperkt blijft, die op deze informatie aangewezen zijn.

De informatie met betrekking tot de transportuitvoering valt onder de plicht tot geheimhouding.

Wettelijk voorgeschreven informatieplicht bijv. aan de riviercentrales wordt zoveel mogelijk via elektronische weg dan wel per fax gedaan. Via marifoon of mobiele telefoon wordt alleen de hoogstnoodzakelijke informatie gegeven.

Bijlage 1 bij CBRB model ADNR-beveiligingsplan

Eind 2004 heeft de gezamenlijke binnenvaart de uitgangspunten bepaald waaraan toekomstige beveiligings cq. securitymaatregelen moeten voldoen. Deze standpunten zijn in een workshop onderschreven door vertegenwoordigers van verladers, lokale en rijksoverheden en hieronder weergegeven.

Uitgangspunten van de binnenvaartsector ten aanzien van securitymaatregelen in de binnenvaart

De binnenvaart is een professionele sector die haar verantwoordelijkheden op het gebied van securitymaatregelen neemt. Dit is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Minimale, doorzichtige en duidelijke maatregelen
- Waar mogelijk aansluitend op al bestaande systemen, procedures en regels
- Zo min mogelijk extra belasting voor de binnenvaart
- Zo min mogelijk nieuwe administratieve lasten
- Nieuw te nemen maatregelen moeten daadwerkelijk een zinvolle bijdrage leveren aan de beveiliging leveren, dus géén papieren tijger creëren
- Uniformiteit in maatregelen, Europabreed, zowel in havens als op terminals, is een must
- Security benutten als kans voor een sterkere binnenvaartpositie

Hiervoor is verdere nauwe samenwerking tussen vervoerders, overheden, verladers en andere betrokken partijen van essentieel belang.

Bijlage 2 bij CBRB model ADNR-beveiligingsplan

Hierna volgt de tekst van hoofdstuk 1.10 ADNR 2005

- 1.10 Voorschriften voor de beveiliging**
Opmerking:
Onder "beveiliging" wordt in dit hoofdstuk verstaan de maatregelen of voorzorgsmaatregelen die getroffen moeten worden om diefstal of misbruik van gevaarlijke goederen waardoor personen, goederen of het milieu gevaar kunnen lopen, te beperken.
- 1.10.1 Algemene voorschriften**
- 1.10.1.1** Alle aan het vervoer van gevaarlijke stoffen deelnemende personen moeten overeenkomstig hun verantwoordelijkheden de in dit hoofdstuk opgenomen voorschriften voor de beveiliging in acht nemen.
- 1.10.1.2** Gevaarlijke goederen mogen slechts aan vervoerders ter vervoer worden aangeboden, van wie de identiteit op passende wijze is vastgesteld.
- 1.10.1.3** Ligplaatsen binnen overslaginstallaties voor gevaarlijke goederen, moeten op deugdelijke wijze worden beveiligd, goed verlicht en, voor zover mogelijk en passend voor publiek toegankelijk zijn.
- 1.10.1.4** Van ieder lid van de bemanning van een schip waarmee gevaarlijke goederen worden vervoerd, moet tijdens het vervoer een identiteitsbewijs, voorzien van foto, aan boord zijn.
- 1.10.1.5** Controles met betrekking tot de veiligheid als bedoeld in 1.8.1 moeten ook passende beveiligingsmaatregelen omvatten.
- 1.10.1.6** De bevoegde autoriteit moet een lijst met betrekking tot geldige verklaringen voor deskundigen als bedoeld in 8.2.1, die door hem of door hem erkende instellingen zijn afgegeven, actueel houden.
- 1.10.2 Onderricht met het oog op de beveiliging**
- 1.10.2.1** Het in Hoofdstuk 1.3 vastgelegde basisonderricht en opfrisonderricht moet ook onderdelen bevatten die het bewustzijn met betrekking tot de beveiliging omvatten. Het opfrisonderricht met betrekking tot de beveiliging behoeft niet alleen met wijzigingen van de voorschriften verband te houden.
- 1.10.2.2** De training van het bewustzijn met betrekking tot de beveiliging moet zich richten op de soort van risico's, het herkennen ervan en de methoden ter verkleining van deze risico's. De training moet kennis met betrekking tot eventuele beveiligingsplannen overeenkomstig het werk- en verantwoordelijkheidsterrein van het individu en zijn rol bij het omzetten van deze plannen bevatten.
- 1.10.3 Voorschriften voor gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel**
Opmerking:
Gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel zijn die, waarbij de mogelijkheid bestaat van misbruik voor terroristische doeleinden en daarmee het gevaar van zwaarwegende gevolgen, zoals het verlies van talrijke mensenlevens en massale vernielingen.
- 1.10.3.1** De lijst met gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel is in Tabel 1.10.5 opgenomen.
- 1.10.3.2 Beveiligingsplannen**
- 1.10.3.2.1** De bij het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentiaal als bedoeld in Tabel 1.10.5 betrokken vervoerders, afzenders evenals andere betrokkenen als bedoeld in 1.4.2 en 1.4.3 moeten beveiligingsplannen die ten minste de in 1.10.3.2.2 opgenomen elementen bevatten, vaststellen, invoeren en naleven.
- 1.10.3.2.2** Ieder beveiligingsplan moet ten minste de volgende elementen bevatten:
- specifieke toewijzing van de verantwoordelijkheden op het gebied van beveiliging aan personen, die over de vereiste bevoegdheden en kwalificaties beschikken om hun verantwoordelijkheden uit te voeren;
 - opgave van de betrokken gevaarlijke goederen of het type van de betrokken gevaarlijke goederen;
 - beoordeling van de alledaagse werkzaamheden en de daaruit voortvloeiende risico's inclusief de voor het vervoer noodzakelijk oponthoud, het voor het verkeer noodzakelijk verblijf van de goederen in de schepenvoor, tijdens en na de verandering van plaats, en de tijdelijke tussenopslag van gevaarlijke goederen ten behoeve van het wisselen van vervoersmodaliteit of vervoermiddel (overslag), voorzover van toepassing;
 - duidelijke beschrijving van de maatregelen die ter verkleining van de risico's in overeenstemming met de verantwoordelijkheden en plichten van de betrokkenen genomen moeten worden, inclusief:
 - onderricht;
 - beveiligingsbeleid (bijv. maatregelen bij verhoogde bedreiging, onderzoek bij de aanstelling van personeel, het plaatsen van personeel op bepaalde plaatsen, enz);

- werkwijze van het bedrijf (bijv. keus en gebruik van routes, voorzover deze bekend zijn, toegang tot gevaarlijke goederen tijdens de tussenopslag [zoals in c)], nabijheid tot bedreigde infrastructuurinstallaties, enz.);
 - de ter verkleining van de risico's te gebruiken uitrustingen en hulpmiddelen;
- e) doelmatige en geactualiseerde procedures voor de melding van en het gedrag bij bedreigingen, inbreuk op de beveiliging of daarmee samenhangende voorvallen;
- f) methoden voor de evaluatie en toetsing van de beveiligingsplannen en methoden voor de periodieke beoordeling en actualisering van de plannen;
- g) maatregelen ter waarborging van de fysieke beveiliging van de in het beveiligingsplan opgenomen vervoersinformatie en
- h) maatregelen ter waarborging dat de verspreiding van de zich in het beveiligingsplan bevindende informatie met betrekking tot het vervoer tot die personen beperkt is, die deze informatie nodig hebben. Deze maatregelen mogen de elders in het ADNR voorgeschreven terbeschikkingstelling van informatie niet uitsluiten.

Opmerking:

Vervoerders, afzenders en geadresseerden behoren met elkaar en met de bevoegde autoriteit samen te werken om aanwijzingen voor eventuele bedreigingen uit te wisselen, geschikte beveiligingsmaatregelen te nemen en om op voorvallen, die de beveiliging in gevaar brengen, te reageren.

- 1.10.3.3** Schepen, die gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel vervoeren als bedoeld in Tabel 1.10.5, moeten met bedrijfskundige of technische maatregelen tegen ongeoorloofd gebruik van het schip of de gevaarlijke goederen zijn uitgerust. Het gebruik van deze beschermingsmaatregelen mag de noodhulpverlening niet in gevaar brengen.

Opmerking:

Voorzover deze geschikt zijn en de noodzakelijke uitrustingen reeds aanwezig zijn, moeten telemetriesystemen of andere methoden of inrichtingen, die het volgen van het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel als bedoeld in zie Tabel 1.10.5 mogelijk maken, ingezet worden.

- 1.10.4** De voorschriften in 1.10.1, 1.10.2 en 1.10.3 zijn niet van toepassing indien de hoeveelheden per schip niet groter zijn dan de in 1.1.3.6 van het ADNR genoemde hoeveelheden.

- 1.10.5** De in onderstaande tabel opgenomen gevaarlijke goederen zijn, voorzover zij in hoeveelheden worden vervoerd, die de in de tabel aangegeven hoeveelheid overschrijden, gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel.

Tabel 1.10.5 Lijst van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel

Klasse	Sub-klasse	Stof of voorwerp	Hoeveelheid		
			Tank of Ladingtank (liter)	Los gestort *) (kg)	Goederen in verpakkingen (kg)
1	1.1	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.2	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.3	Ontplobbare stoffen en voorwerpen van de compatibiliteitsgroep „C“	a)	a)	0
	1.5	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	0	a)	0
2		Brandbare gassen (classificatiecodes met alleen de letter „F“)	3000	a)	b)
		Giftige gassen (classificatiecodes met de letter(s) „T“, „TF“, „TC“, „TO“, „TFC“ of „TOC“) met uitzondering van spuitbussen	0	a)	0
3		Brandbare vloeistoffen van de verpakkingsgroepen I en II	3000	a)	b)
		Vloeibare ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde, ontplobbare vloeistoffen)	a)	a)	0
4.1		Vaste ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde, ontplobbare vaste stoffen)	a)	a)	0
4.2		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
4.3		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
5.1		Oxiderende vloeibare stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
		Perchloraten, ammoniumnitraat en ammoniumnitraathoudende meststoffen	3000	3000	b)
6.1		Giftige stoffen van de verpakkingsgroep I	0	a)	0
6.2		Infectueuze stoffen van de categorie „A“	a)	a)	0
7		Radioactieve stoffen	3000 A ₁ (in speciale toestand) resp. 3000 A ₂ in colli van het Type B of Type C		
8		Bijtende stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)

a) niet relevant

b) ongeacht de hoeveelheid zijn de voorschriften in 1.10.3 niet van toepassing.

*) Los gestort omvat los gestort in schepen, in voertuigen of in containers.

Opmerking:

Ten behoeve van de non-proliferatie van kernmateriaal is het Verdrag inzake de fysieke beveiliging van kernmateriaal in aanvulling op de Aanbevelingen van de Informatiecirculaire INFCIRC/225 (Rev.4) van de IAEA van toepassing op internationaal vervoer.