

## ÚTMUTATÓK (SEGÉDANYAGOK A KÖZBIZTONSÁGI TERV ÖSSZEÁLLÍTÁSÁHOZ)

Valamennyi, a következő alfejezetekben közölt „útmutató típus” az ENSZ Veszélyes Áru Szállítási Ajánlásaiban lefektetett elvekre épül. Ezek az elvek az egyes típus leírásokban szerepelnek, felismerhetők éppen ezért részletes ismertetésüktől itt eltekintünk.

*Típusok:*

- Útmutató I (angol dok. figyelembevételével)
- Útmutató II (Biztonsági Szolgálat útmutató üzemeltetési követelmények kialakításához)
- Útmutató III (német dok. figyelembevételével)

Valamennyi útmutatóban leírt intézkedések nem kötelező erejűek.

### 1. Útmutató I.

Az útmutató a közúton szállított minden osztályú veszélyes árura vonatkozik. De elkülöníti a nagy következményekkel járó veszélyes áruk szállítására alkalmas intézkedésektől.

Mindegyik szervezetnek értékelnie kell saját sebezhetőségét. Ez az útmutató segíti ezt az eljárást. A körvonalazott intézkedéseket a szervezeteknek kell eldönteni, hogy vajon és mennyiben tudják alkalmazni ezeket.

Igen lényeges a biztonság kiépítése minden tevékenységünkben. Fontos az üzlet és a szervezetek számára a felelősség vállalása a probléma kezelésének segítésére és a **biztonság-tudatossági kultúra** ösztönzésére. Mindenkinek, akinek munkájában szerepel a veszélyes áruk szállítása napi szokásává kell váljon a biztonsági intézkedések megtétele.

#### 1.1/ Emberek

A munkaerő biztonsága fontos szerepet játszik minden integrált megközelítésben az üzlet védelmére a fenyegetésektől, **beleértve a terrorizmust is**. A munkaerő biztonsága nehéz és érzékeny kérdéseket vethet fel a munkaadók és vezetők számára, valamint az egyes alkalmazottak számára is. **Minden intézkedésnek arányban kell állnia az észlelt kockázattal.**

*Sok külső fenyegetés az üzlet vagy a szervezet számára bizonyos mértékig egy 'belső' személy együttműködésétől függ. Ez lehet állandó vagy időleges alkalmazott. Lehet szerződéses vagy ügynökségi személyzet, mint pl. gépjárművezető, takarító, élelmezési ellátó vagy biztonsági őr, akinek hozzáférése van az üzleti telephelyhez. A 'belső emberek' a meglévő személyzeti állományból toborozhatók vagy lehetnek új emberek, akik szándékosan beszivárognak az üzletbe.*

A munkaerő biztonsági rendszerek felülvizsgálata és értékelése a biztonságot

előirányzó kockázat-kezelés része kell legyen.

Minden személynek, aki a veszélyes áruk szállításában dolgozik, figyelembe kell vennie felelősségi körének megfelelően a biztonsági követelményeket.

Az üzleti vállalatoknak és szervezeteknek ellenőrizniük kell az egyes alkalmazottak és vállalkozók vagy ügynökségi személyzet megbízó leveleit. Ezt közvetlenül lehet megtenni, amikor egy foglalkoztatási alkalmazotti szerződést készítenek vagy közvetve a vállalkozókkal, az átfogó szerződés részeként.

## 1.2/ Toborzás

### Megfelelő személyek

A megbízható és felelős személyzet központi jelentőségű annak biztosításában, hogy más biztonsági intézkedések megfelelően működjenek. Dokumentált igazolást kell kapnunk mindenki háttéréről, tapasztalatáról és jelleméről, akiről úgy gondoljuk, hogy felvesszük.

*A szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy minden alkalmazott, aki a veszélyes áruk szállításával foglalkozik, megfelelő legyen erre a feladatra, és igazolhatóan rendelkezzen:*

- engedélyekkel, bizonyítványokkal és működési dokumentumokkal, ahol ez alkalmazható; és
- engedéllyel az EK-ban történő munkavégzésre, ahol ilyenre szükség van.

Figyelmeztessék a folyamodókat, hogy a hamis információ adása vagy információ feltárásnak elmulasztása ok lehet arra, hogy elutasítsák a megkérdezést, vagy ha alkalmazták, elbocsássák őt.

A vállalatoknak rendszeresen ellenőrizniük kell minden engedélyt, bizonyítványt és működési dokumentumot, amire a személyzetnek szüksége van a munkavégzéshez.

### □ Alkalmazási ellenőrzések

Ellenőrizni kell minden, a veszélyes áruk szállításában foglalkoztatott alkalmazott személyi kartotéklapját. Dokumentált bizonylatot kell kapni minden potenciális alkalmazott háttéréről, tapasztalatáról és jelleméről. Ragaszkodni kell az eredeti dokumentumokhoz a személyazonosság és a képesítések ellenőrzéséhez.

*Kérjük meg a jelöltektől a következő információkat:*

- teljes név;
- cím;
- születési dátum;
- Nemzeti biztosítás vagy más egyedi személyi azonosítási szám, amelyik a megfelelő;
- minden korábbi büntető ítélet részletei (ahol ezt a törvény megengedi); és
- a referenciák teljes részletei (ahol ez alkalmazható)

A kérelmező képzettségéről és korábbi foglalkoztatásának történetéről folyamatos feljegyzést kell kapni. Ez nem mindig lehet könnyű, de általában kérni kell információkat az előző 10 évre vonatkozóan és abszolút minimumként az előző öt évre.

- Ha lehetséges beszéljünk közvetlenül a korábbi munkaadóval munkaadókkal és tárgyaljuk meg a kérelmező munka-feljegyzéseit és jellemét.
- Amikor a referenciákat telefonon ellenőrizzük, szükséges számot egy telefon-igazgatóságtól vagy kérdező szolgáltatótól kapjuk meg. Minden, a kérelmező által megadott telefonszám egy büntársi ügy lehet.
- Ne fogadjunk el nyitott referenciákat, mint amilyen 'akit illet'.
- A munkáltatóktól, oktatási intézményektől stb. írásos igazolást kell kapni.
- Ragaszkodjunk a kérelmező eredeti születési okmányának megtekintéséhez, nem másolathoz. A kérelmezőtől egy legutóbbi fényképet kell kapni és alá kell ezt írni vele a vállalat egy képviselőjének jelenlétében.
- Tartsunk egy előmeneteli lapot minden megtett akció feljegyzésére.

Ellenőrizni kell a személyazonosságot az útlevel, egy hivatalos személyi igazolvány fénykép (mint amilyen az új stílusú gépjárművezetői engedélyé), a kérelmező címére megküldött közüzemi számla, stb. megtekintésre történő elkérésével. Ahol ez megfelelő, ellenőrizni kell az EK területén történő tartózkodás és munkavállalás jogát is.

*Alaposan ellenőrizzük a gépjárművezetői jogosítványt:*

- Hasonlítsuk össze a megadott születési dátumot a születési anyakönyvi kivonat adatával. A rendes vezetői jogosítvány lejár a tulajdonos 70. születésnapja előtt. A vezetői jogosítvány fontos személyes információkat tartalmaz a jogosítvány tulajdonosáról. Csak egyetlen lehetőséget adjunk nekik a tisztázásra.
- Vizsgáljuk meg a jogosítványt alaposan a változtatás, elszíneződés vagy törlés jeleire vonatkozóan. Bizonyosodjunk meg arról, hogy a rózsaszín vagy zöld háttér érintetlen-e. Legyünk gyanakvóak a foltos/pecsétes vagy sérült jogosítványokkal kapcsolatban. Ellenőrizzük a láttamozásokat. Másoljuk le a jogosítványt és tartsuk egy példányát a személyi kartotékban.
- A jogosítvány másodlat rendszeren 'másodlat' rányomtatással vannak ellátva. a legtöbbet igazolási okból adják ki, de legyünk tudatában annak, hogy az alkalmatlannak nyilvánított gépjárművezetők ismert módon másodlatot használnak ahhoz, hogy munkát kapjanak.

Ezen információk nagy részét egy jól-megszerkesztett interjú részeként gyűjthetjük össze.

## □ **Vállalkozók**

Az üzleti tevékenységek vállalkozókat vagy ügynökségeket használnak a szolgáltatások egyre növekvő körére. Példák lehetnek erre a gépjárművezetők és a raktárak vagy telepek személyzete.

De a vállalkozók új sebezhetőségeket okozhatnak és az üzletet nagyobb 'belső munkatársi' fenyegetésnek tehetik ki, mint amivel akkor néznének szembe, ha a közvetlenül szerződötett személyzetre támaszkodnának. Egyes vállalkozók vagy ügynökségek kevésbé szigorúak lehetnek eljárásaik megválasztásában, mint azok, akik igénybe vennék szolgáltatásaikat.

**A veszélyes áruk szállításával foglalkozó vállalkozóknak ugyanazon az alkalmaztatást megelőző szűrési folyamaton kell átmenniük, mint az új**

**alkalmazottaknak.** Ezen ellenőrzések megvalósításának felelőssége a szolgáltatást nyújtó vállalatot terheli. A felhasználó vállalatnak fel kell kérnie őket, hogy feljegyzéseikből igazolják, hogy elvégezték ezeket az ellenőrzéseket. Ha ezt nem teszik meg, akkor az alkalmazó vállalatnak felül kell vizsgálnia a vállalkozóval kapcsolatos alkalmaztatási kapcsolatát.

A felhasználó vállalatok néha nagy számú vállalkozót alkalmaznak egy sajátos projekthez, egy külön helyen – pl. egy új eljárás kialakítása. Ezekben az esetekben a felhasználó vállalatok tekintetbe vehetik a szűrési eljárások redukálását feltéve, hogy meg tudják akadályozni a vállalkozókat abban, hogy hozzáférjenek az üzemi területhez.

A felhasználó vállalatnak vállalnia kell a felelősséget az ellenőrzések elvégzéséért az önálló vállalkozók nevében.

A szervezeteknek járulékos ellenőrzéseket vagy a kulcs-pozícióban, mint amilyenek a biztonsági őrök a telep bejutási pontjain, lévő vállalkozók, vagy alvállalkozók szűrését kell megfontolniuk.

Érdemes megállapítani, hogy a vállalkozó vagy ügynökség részese-e egy elismert szakmai szervezetnek, amelyik szabványokat ad ebben az iparágban.

Egy másik jó gyakorlat annak biztosítása, hogy vannak eljárásaink annak igazolására, hogy egy vállalkozó vagy ügynökség által küldött személy valóban az a személy-e, aki megjelenik.

*Ezt a következő eljárások révén érhetjük el:*

- Követeljük meg a vállalkozótól vagy ügynökségtől, hogy előre adjon egy fényképet az általa okmányokkal igazolt személyről. Ezt összehasonlíthatjuk azzal a személlyel, aki megjelenik a telephelyen, mielőtt beengednénk.
- Követeljük meg a vállalkozótól vagy ügynökségtől, hogy adja meg saját személyi igazolvány fényképüket, amit ellenőrizhetünk minden belépésnél.
- Ha saját állandó személyzetet alkalmazunk, megőrizhetjük ezeket az engedélyeket a látogatások között. Minden látogatáskor, összehasonlítjuk a vállalkozó vagy az ügynökség személyzeti tagját ennek fényképével, mielőtt átadjuk nekik az igazolványt.
- Legyen megállapodás szerinti helyettesítési eljárásunk a vállalkozói személyzetre, akik ideiglenesen távol vannak. Ez tartalmazza annak megállapítását, hogy mi az elfogadható az ideiglenes helyettesítés vonatkozásában és figyelembe veszi azt, hogy ezek kötelességei vagy belépése korlátozva van-e.

#### □ **Meglévő alkalmazottak**

Nyilvánvaló érzékenység mutatkozik akkor, amikor saját személyzetünkről van szó. Az esetek túlnyomó többségében alkalmazottainknak példaszerű alkalmaztatási nyilvántartása van. És eltekintve az érzékenység kérdésétől, mind az alkalmazottakat, mind a munkáltatókat egy foglalkoztatási szerződés köti.

Ellenőriznünk kell a meglévő alkalmazottakat, akik érzékeny helyeken dolgoznak, hogy biztosítsuk a teljes rendszer integritását.

Biztosítanunk kell, hogy hasonló információk a kartotékról rendelkezésre álljanak a meglévő személyzetre éppúgy, mint az új alkalmazottakra.

Egyes esetekben ezeket az információkat nem lehet megszerezni abban az időpontban, amikor az alkalmazott felveszi a munkát, esetleg ki lettek selejtezve vagy egyszerűen már nem korszerűek. Ellenőriznünk kell, és rendszeresen fel kell frissíteni ezeket az adatokat.

Ha ez az eljárás bármilyen, a biztonsághoz kapcsolódó kérdést vet fel, ezeket fel kell vetni a szóban forgó egyénnel kapcsolatban már az első alkalommal. Ebben a stádiumban az alkalmazottnak joga van a képviselőhez.

Jó gyakorlat egy biztonságpolitikai nyilatkozat megtervezése. Ennek le kell fektetnie a járművek biztonságos üzemére vonatkozó általános elveket, és szigorúan kell vennie a tisztességtelenséget, felelőtlenséget vagy hanyagságot. Ezt bele lehet foglalni a vállalt gépjárművezetői kézikönyvébe.

### 1.3/ Képzés

#### □ Képzés és ismeret

A vállalatoknak biztonság-ismereti képzést kell adniuk minden olyan nagy következményekkel járó veszélyes áru szállításával foglalkozó személy számára. A kezdő képzést periodikusan ki kell egészíteni új képzésekkel.

*A képzésnek a következőkkel kell foglalkoznia:*

- a biztonsági kockázat jellege;
- a biztonsági kockázat felismerése;
- hogyan tegyük minimálissá a biztonsági kockázatot; és
- mit tegyünk a biztonság megsértése esetén.

A képzésnek tartalmaznia kell a biztonsági tervek ismeretét (ha van). Ennek az egyes személyek és a biztonsági tervek alkalmazásában vállalt részüknek megfelelő szinten kell lennie.

A munkáltatónak nyilvántartást kell vezetnie minden képzésről, és a nyilvántartást hozzá férhetővé kell tennie az alkalmazott számára, ha kéri.

Oktassuk ki a gépjárművezetőket arról, hogy mit kell tenniük a rablás vagy megtámadás esetén. Hangsúlyozzuk, hogy nem szabad kitenniük magukat kockázatnak egy támadásnál a jármű és a rakomány védelmében.

#### □ Gépjárművezetői képzés

*A nagy következményekkel járó veszélyes áru szállítását végző gépjárművezetők képzési programja a következőket kell tartalmazza:*

- Egy gépjárművezetői kézikönyv, ami kiterjed a járművet, a rakományt és a vállalat telephelyeit érintő biztonsági intézkedésekre és eljárásokra. A

- kézikönyv biztonsági fejezetének kifejezetten meg kell tiltania azt, hogy illetéktelen személy(ek) legyenek a vezetőfülkében, és útmutatást kell tartalmaznia a rakomány ellopásáról a gépjárművezető megtévesztésével/figyelmének elterelésével.

Utasításokat kell tartalmaznia a megfelelő biztonsági viselkedésről. A gépjárművezetőknek a biztonságot normálisnak, a mindennapi rutin feladatokhoz tartozónak kell tekinteniük munkahelyükön.

- Utasításokat kell tartalmaznia a gépjárművezető biztonsági szerepéről, beleértve azt is, hogy hogyan használja a járműbe szerelt és a telephelyen lévő biztonsági berendezéseket és, ahol ilyenek vannak.
- Rablási ismeret/elkerülés.

Egy videó segíti a gépjárművezetők képzését, amit a DfT TRANSEC készített és ezt meg lehet kapni az alkalmazáskor.

## 1.4/ Eljárások

Ez a fejezet rávilágít a hatásos intézkedésekre, amelyeket a szervezetek alkalmazhatnak a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban a biztonsági eljárások javítása érdekében. Az események sokszor azért következnek be, mert nem ismerik fel a kockázatokat és az alapvető biztonsági intézkedéseket alkalmazzák.

Az üzemeltetőknek állandóan finomítaniuk kell biztonsági eljárásaikat.

### 1.4.1 Vállalatok

#### □ Alkalmazottak és vállalkozók – megfigyelési viselkedés

A munkáltatók megpróbálhatják a potenciális kockázatok azonosítását a vezetők és a személyzet ösztönzésével arra, hogy legyenek éberek az alkalmazottak viselkedésében és hozzáállásában bekövetkező változásokra. Ezek potenciális érdekellentéteket vagy elégedetlenséget feltételezhetnek, ami alááshatja a beléjük vetett bizalmat.

Ez azonban vitatható lehet. Egyetlen alkalmazott vagy bedolgozó sem akarja, hogy előítélet miatt legyen megvádolva, a jogosnak tartott vélemények túlreagálásával vagy hogy 'alattomosnak' tartsák.

Ha vannak aggályaink, érzékenyen reagáljunk. A legjobb, ha a lehető legnyíltabbak vagyunk az egyénekkel szemben és a kérdést konstruktív, nem fenyegető módon tárjuk fel.

Az alkalmazottaknak bizalmat kell adnunk abban, hogy beszámoljanak a dolgokról, és tudniuk kell, hogy munkáltatójuk komolyan veszi beszámolójukat, és bizalmasan kezeli azt. Minden tevékenységnek, ami ebből a beszámolóból ered a foglalkoztatási törvény, más törvények, mint az Emberi Jogok Törvénye és az Adatvédelmi Törvény szerintinek kell lennie, és meg kell felelnie a legjobb gyakorlatnak.

Egyszerűbb a magatartásbeli változások megfigyelése saját személyzetünkénél, mint a szerződéses személyzetnél, amelyiket nem ismerünk olyan jól. *A munkáltatóknak a következőket kell tekintetbe venniük:*

- állandó felülvizsgálatot kell biztosítani, vagy az egész időszakra, amikor a vállalkozó/ügynökség személyzete a telephelyen van, vagy amikor ezek bejutást kapnak a különösen érzékeny vagy az üzlet szempontjából kritikus területekre;
- egy állandó alkalmazottat kell kinevezni, aki felelős a szerződéses személyzetért egyéenként, nem csak éppen a szerződés ellenőrzéséért. A személyzetnek ez a tagja azután bármilyen, a lojalitás és hasonló dolgokkal kapcsolatos potenciális konfliktus problémáját felveszi, mind az egyedeknél, mind a vállalkozó/ügynökség vezetőjénél, aki felelős a szerződés figyelemmel kísérésért.

#### □ Irányítási rutinfeladatok és a biztonságos munka gyakorlata

Egész sor rutinfeladat van, amit alkalmazhatunk a biztonság javítására.

##### A vezetőknek:

- állandóan figyelemmel kell kísérniük az operatív folyamatokat;
- figyelembe kell venniük a lehetséges kockázatokat és mindig szem előtt kell tartaniuk a biztonsági intézkedéseket;
- dokumentációt kell vezetniük a rakományról egy biztonsági helyen. A bűnözők a küldemény dokumentációt használhatják fel annak igazolására, hogy jogcímük van az árukhoz;
- minden jármű/telep kulcsait biztonságos helyen kell tartani. A vezetőknek biztonsági politikát kell kialakítaniuk a járművek és telepek kulcsainak ellenőrzésére;
- ahol lehetséges, ott változtassuk meg az útvonalakat és a gépjárművezetőket a rendszeres sémák kialakulásának elkerülésére;
- **tartsunk rendszeres kapcsolatot a helyi rendőrséggel – a bűnmegelőzési tisztviselő, a bűnügyi előadóval vagy a helyi felderítési hivatalokkal.** Oktassuk ki a gépjárművezetőket arra, hogy biztosítsák vezetőfülkéjüket és ahol lehetséges a rakertet is. Ahol lehetséges, ott be kell zárni a vezetőfülke ajtaját, a be- vagy kirakodás alatt.
- oktassuk ki a gépjárművezetőket arról, hogy ne beszéljenek rakományukról vagy szándékolt útvonalukról közterületeken vagy rádióon keresztül. Óvatosaknak kell lenniük, amikor az emberektől útirányokról érdeklődnek vagy tanácsot kérnek az úton kívüli parkolási lehetőségekről.

*Ha a gépjárművezető magánál tartja járműve kulcsait, amikor nem dolgozik, akkor:*

- biztonságban kell azokat tartania mindenkor;
- soha ne rejtse el ezeket egy kisegítő gépjárművezetőnél összegyűjtésre;
- soha ne hagyja ezeket lemásoltatni; és
- bizonyosodjon meg arról, hogy nincs mód a kulcsok vagy a tehergépjármű azonosítására a kulcs-gyűű alapján.

Használjunk biztonsági pecsétet a járműveken, ahol megfelelő a rakomány védelmére. A pecsétet gyorsan felismerhetővé tesznek minden kísérletet a biztonsági zárnál egy előre meghatározott számkóddal vagy egy véletlen szám pecsét-számmal. A költségesebb pecsétet különösen ellenállnak a heves támadásoknak is.

A bűnözők megkísérelhetik a járművek megszerzését a vállalat egyenruhájában, vagy egy behajtó hatóság személyzetének uniformisában az áruk és/vagy járművek összegyűjtésére.

**A feladóknak** a veszélyes árukat csak olyan fuvarozóknak szabad felajánlaniuk, akik megfelelően azonosítva lettek.

Általában szigorúan figyelemmel kell kísérni a tárolást, a személyzeti egyenruha kiadását és visszavételét. Amikor a személyzet elhagyja vagy lecseréli az egyenruhát, a régi egyenruhákat vissza kell adni. Legyünk különösen óvatosak, amikor az egyenruhákat az ügynökség gépjárművezetőinek adjuk ki.

*A nagy következményekkel járó veszélyes árukat fogadó vagy készletező helyeknek:*

- a járműves kiszállításokat vagy begyűjtéseket, ahol csak lehetséges ütemezniük kell, úgyhogy a beérkező jármű ellenőrzött legyen a kapusnál lévő várható járműbeérkezési ütemezéshez képest; és
- azonosítaniuk kell a járművet és a gépjárművezetőt és meg kell adni az ügyfél/címzett számára a becsült érkezési időt, aminek a szándékolt leszállítási idő ésszerű tartamán belül kell lennie.

#### □ **Kommunikáció a személyzettel**

Bizonyosodjunk meg arról, hogy a nagy következményekkel járó veszélyes áru szállításával foglalkozó személyzet megérti a megnövelt biztonsági intézkedések szükségességét. Az alkalmazottak sokkal inkább megnyugodnak, mint ha riasztjuk őket ilyen intézkedésekkel.

A nyílt kommunikáció lehetővé teszi a személyzet számára, hogy jelentsen minden gyanús dolgot. Vegyük számításba egy 24 órás üzemű bizalmas jelentési vonal létesítését.

Vizsgáljunk meg minden gyanús viselkedési jelentést és jelentsük a rendőrségnek. Egyes rendkívül érzékeny műveleteknél, több formális felügyeleti rendszerre lehet szükség. Állítsuk az ilyen nagy érzékenyséű rendszereket csatasorba.

#### □ **Tehergépjármű parkolás**

A szállítási vállalatok gyakran keresik a tehergépjármű parkolási létesítmények részleteit az országban, különösen a „biztonságos” parkolókat, Ez egy nehéz kérdés több okból kifolyólag is.

**A „biztonságos” parkolóhelyre nézve nincsen egységesen megállapított definíció,** még a rendőrségen és a biztosítási iparágon belül sem.

- Nincsenek formális szabványok a biztonság szintjének értékeléséhez a tehergépjármű parkolóhelyekre vagy ezek hatásosságára nézve.
- A biztonsági intézkedések és egyéb felszerelések rendelkezésre állása és minősége gyorsan változhat egy tehergépjármű parkolónál.

A meghirdetett tehergépjármű parkolóhelyekről rendelkezésre álló legjobb információk megtalálhatók a közös Nemzetközi Közúti Unió (IRU) és az Európai Közlekedési Miniszterek (ECMT) **Tehergépjármű parkolási területek Európában,**



brosúrájában.

*Ahelyett, hogy az egyes tehergépjármű parkolóhelyeket biztonságosnak vagy másnak állapítaná meg, az IRU/ECMT brosúra ezek biztonsági jellemzőit sorolja fel:*

- 24 órás őrzés;
- videó rendszer;
- körülkerített parkolóhely;
- reflektorfény; és
- csillagos biztonsági besorolás.

Azonban hangsúlyozni kell, hogy sajátmagunknak kell meggyőződni a biztonság szintjéről az adott tehergépjármű parkolóhelynél.

#### □ **A biztonsági eljárások betartása**

A biztonság a mindennapi rutin részének kell lennie minden, a veszélyes áruk szállításával foglalkozó személyzetnél. Képezze gépjárművezetőit, raktári és udvari személyzetét a megfelelő viselkedésre és tegye a biztonságot munkájuk részévé.

Bizonyosodjon meg arról, hogy világosan fogalmazta meg a felelősségi standardokat és teljesítményeket. Ezeket mindenkinek meg kell értenie, és el kell fogadnia, aki a jármű műveletekkel foglalkozik. Az új személyzeti tagokat ki kell oktatni a kötelezettségeikben alkalmazható biztonsági intézkedésekre, bevezető képzésük részeként.

Alakítsunk ki biztonsági köteleességeket minden alkalmazotti foglalkoztatási szerződésben. **A biztonság a veszélyes áruk szállításával foglalkozó minden alkalmazott munkaleírásában szerepelnie kell.**

Ellenőrizzük rendszeresen, hogy a gépjárművezetők megértik-e és alkalmazzák a járművekre felszerelt biztonsági berendezéseket. Ugyanez vonatkozik a telepeken lévő biztonsági berendezésekre is.

A vállalatoknak rendszeresen ellenőrizniük kell a gépjárművezetői jogosítványokat. Rendszeres ellenőrzéseket kell végezniük annak biztosítására, hogy minden biztonsági berendezés és ellenőrzési intézkedés megfelelően működik-e.

Tartson lépést a jelenlegi biztonsági fejlesztésekkel és tárgyaljon meg minden problémát a vállalat biztonsági vezetőjével (ha van ilyen), a helyi rendőrségi kapcsolattal és az iparágban lévő más személyekkel. használja fel az aktuális eseményeket és mások tapasztalatait.

#### □ **Biztonsági tervek**

A nagy következményekkel járó veszélyes áruk szállításában elkötelezett fuvarozóknak, fuvaroztatóknak és másoknak (beleértve az infrastruktúra menedzsereket is) el kell fogadniuk, meg kell valósítaniuk, és ki kell elégíteniük egy **biztonsági tervet**.

Ennek meg kell határoznia, és csökkentenie kell a veszélyes áru szállításával kapcsolatos biztonsági kockázatokat. Alkalmazzon egy olyan tervet, amelyik megfelel

értékelt kockázatának. Ennek tekintetbe kell vennie a szállított veszélyes áruk típusát és mértékét, és hogy hogyan szállítják ezeket.

*Ennek legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:*

- a biztonság specifikus felelősségi köreinek a meghatalmazott személyhez utalása;
- a veszélyes áruk vagy szállított veszélyes áruk típusának nyilvántartása;
- a jelenlegi műveletek áttekintése és a sebezhetőség értékelése;
- a biztonsági intézkedések világos ismertetése, beleértve a képzési és működési gyakorlatot is;
- hatásos és korszerű eljárások a jelentésre és a biztonsági fenyegetésekkel, megsértésekkel vagy eseményekkel való foglalkozásra;
- eljárások a biztonsági tervek értékelésére és tesztelésére és periodikus korszerűsítésükre;
- intézkedések a tervben szereplő szállítási információk biztonságának biztosítására;
- intézkedések annak biztosítására, hogy a szállítási dokumentáció szétosztása a lehető legjobban korlátozott legyen; és
- intézkedések az olyan információk igazolására, amelyeket az olyan pozíciókra folyamodók adnak, ami a biztonsági terv által felölelt veszélyes árukhoz való hozzáférést és kezelést érintik.

A fuvarozóknak, fuvaroztatóknak és címzetteknek együtt kell működniük egymással és a hatóságokkal a fenyegetési információk cseréjében, biztonsági intézkedéseket kell alkalmazniuk, és reagálniuk kell a biztonsági eseményekre.

## □ **Biztonsági tervek**

Három lépés van a biztonsági tervek megtervezésében.

### **Első lépés** – A fenyegetés típusának azonosítása

- Mit mondanak a hírek a jelenlegi nemzeti és nemzetközi klímáról, vagy a jelenlegi terrorista kampányokról?
- Mi a rendőrség tanácsa egy terrorista támadás lehetőségéről a műveletek szervezési tréségében?
- Van valami a szervezet épülete, műveletei vagy személyzetre körül, ami vonzhat egy terrorista-támadást?
- A vállalat helye azt jelenti, hogy a szervezet járulékos kárt szenvedhet egy támadástól egy kockázatos szomszédságból?

**Második lépés** – Azonosítsa, hogy mit kell védeni és különösen azt, hogy mennyire sebezhető a terrorista támadásokkal,

**Harmadik lépés** – Azonosítsa azt, hogy mit kell tennie a kockázat elfogadható szintre csökkentéséhez (a kockázatot nem lehet teljesen kiküszöbölni).

A harmadik lépés végén rendelkezniünk kell egy biztonsági tervvel. Jegyezzük meg a következő fontos tényezőket.

Egy személyt kell megbízni a tervezés átfogó feladatával. Rendelkeznie kell a felhatalmazással a kollégák együttműködésének biztosítására, és ha szükséges kiadások javasolására a védő intézkedésekhez.

*Mihelyt a terv elkészült:*

- kövessük azt; de
- tartsuk ellenőrzésünk alatt úgy, hogy tükrözze az épületekben, és személyzetben bekövetkezett változásokat; és
- teszteljük le a terveket rendszeres gyakorlatok megtartásával.

## □ **Felelősségek**

Szükségünk van egy vállalati biztonsági politikára és emberekre, akik megvalósítják azt, ha sikeresen akarunk válaszolni az aktuális vagy potenciális terrorista-támadásra. Ha vállalatunknak több telepe van, akkor egy/vagy több személyt nevezhetünk ki, aki teljes felelősséget visel a biztonságért.

Egy személynek kell teljes felelősséggel bírnia az egész biztonsági terv folyamatért. Ennek a személynek elegendő felhatalmazással kell rendelkeznie a biztonsági fenyegetésekre adott válasz irányítására. Be kell kapcsolódnia a tervezésbe és a telep külső biztonsági tervébe, a hozzáférési ellenőrzésbe stb. is. Tanácskozni kell vele minden új épületről, renoválásról vagy műveletről.

Az átfogó biztonsági koordinátornak részt kell vennie terveiben a rendőrséggel, és más vészhelyzeti szolgálatokkal, különösen a kiürítés tekintetében.

*A telepi biztonsági koordinátornak hét fő felelősségi területe van:*

- kockázat-értékelés készítése, és az ebből eredő védő intézkedések és tervezés;
- kutatási terv tervezése és fenntartása;
- kiürítési tervek tervezése és fenntartása;
- döntés a kiürítés mértékéről és irányáról;
- döntés arról, hogy mikor lehet visszatelepülni;
- kapcsolattartás a helyi rendőrséggel és más vészhelyzeti szolgálatokkal;
- a személyzeti képzés, kommunikációs lépcsők és gyakorlatok megrendezése, beleértve a képzést küldöttek számára.

*Az eredmény egy terv vagy telep kialakítási terv, amit:*

- ellenőrizni kell a vészhelyzeti szolgálatokkal;
- gyakorolni kell; és
- rendszeresen vizsgálni kell annak biztosítására, hogy még aktuális és működőképes legyen.

## □ **Nyilvántartás**

A következő információkat kell nyilván tartani minden olyan ügyletre, amiben ütemezett anyag szerepel. *Ezeket a feljegyzéseket legalább 4 évig meg kell őrizni, és hozzáférhetővé kell tenni a megfelelő hatóságoknak kívánatra:*

- az importőr/exportőr/kereskedő neve és címe
- minden más, olyan személy neve és címe, aki belefolyik az ügyletbe (azaz az áruk fizikai mozgásába), ahol ez ismert;
- a beütemezett anyag neve;
- a beütemezett anyag mennyisége; és

- az ellátás dátuma (a telephelyekről).

A nyilvántartásokkal kapcsolatos jogi követelmények beütemezett anyagokként változhatnak.

## 1.4.2 Utazások

### □ Közúti biztonság – gépjárművezetők

A gépjárművezetőknek jelenteniük kell minden szokatlan dolgot a vezetőiknek, és ha ez megfelelő a rendőrségnek is. A jelentendő dolgok közé tartoznak a berakási, lezárási vagy lepecsételési szabálytalanságok vagy a dokumentumoknál tapasztaltak, változások a kiszállítási utasításokban vagy gyanú az emberekkel vagy járművekkel kapcsolatban.

*Tanács a gépjárművezetőknek:*

- ahol ez megfelelő, az indító kulcs eltávolítását, a vezetőfülke a lezárását ajtóinak és a jármű rakterének lezárását és a riasztó vagy mozgás-gátló bekapcsolását ott, ahol ott kell hagynia a járművet őrizetlenül – még amikor az üzemanyag kifizetéséért megy el vagy kiszállítást végez.
- tankoljon a telepen elindulás előtt, ha csak lehet;
- előre tervezze meg útvonalát és kerülje a megállást bármilyen okból kifolyólag. A gépjárművezetőnek el kell kerülnie a rutinszerű megállásokat cigarettáért, újságokért, stb. és lássa el magát mindennel, amire az úton szüksége van még elindulás előtt;
- soha ne hagyja nyitva az ablakokat, amikor elhagyja a járművet;
- használjon előre megtervezett, biztonságos és jóváhagyott éjszakai parkolási létesítményeket, ahol csak lehetséges. Kérjük meg a gépjárművezetőt, hogy adjon nyugtákat és adjunk a gépjárművezetőnek egy listát az éjszakai parkolási létesítményekről aszerint, hogy mennyire sebezhető a rakomány;
- különösen kerülje a nem biztonságos, eseti parkolási helyeket rutinszerű gyakorlathént;
- zárjon be minden ajtót a vezetőfülkében alvásakor;
- állítsa háttal a járművet egy falhoz vagy más biztonságos korláthoz, hogy megakadályozza a hátsó ajtóhoz történő hozzáférést, de emlékeztetünk arra, hogy a jármű teteje és oldalai továbbra is sebezhetőek maradnak;
- soha ne szállítson illetéktelen utasokat;
- soha ne hagyja a járművet őrizetlenül egy betervezett vagy egyéb helyen éjszaka. Próbálja meg a járművet látótávolságban tartani, és hogy gyorsan vissza tudjon térni hozzá, ha őrizetlenül kell hagynia;
- tartsa a kapcsolatot a bázissal, amikor késében van, problémája van vagy változás van a küldemény részleteiben. A gépjárművezetőnek nem szabad megváltoztatnia az előre megállapodott útvonalat a bázis előzetes jóváhagyása nélkül; és
- soha ne hagyja a pótkocsikat vagy konténereket őrizetlenül, akár rakottak, akár üresek. Csak az előzetesen megállapodott parkolási helyeken szabad ezeket hagynia a jóváhagyott és felszerelt biztonsági berendezésekkel és teljesen működőképes állapotban.

## □ **Közúti biztonság – gépjárművezetői eljárások**

A gépjárművezetőknek fényképpel ellátott formális azonosító okmányt kell hordaniuk magukkal.

Az azonosítás típusai között szerepelnek az EU gépjárművezetői jogosítvány, útlevelel vagy egy fényképes személyi igazolvány, amit a gépjárművezető munkáltatója vagy más szervezet adott ki.

A gépjárművezetőknek a vezetőfülke ajtóit és ablakait zárva kell tartaniuk az út során.

A gépjárművezetőnek meg kell próbálnia a járműnél maradnia, ha csak egy arra felhatalmazott személy nem vizsgálja őket.

A gépjárművezetőket ki kell oktatni arra, hogy ne álljanak meg az úton, hacsak nem kívánja ezt meg egy rendőr vagy a Jármű és Operátor Szolgálati Ügynökség egy egyenruhában lévő tisztviselője. A gépjárművezetőnek ezután be kell mutatnia egy „veszélyes rakomány” kártyát és a rendőrrel egy zárt ablakon keresztül kell beszélnie. A gépjárművezetőnek nem szabad kiszállnia járművéből addig, amíg a rendőrtisztviselő megbízó levelét függetlenül nem ellenőrizte.

## □ **Kommunikációk és előzetes riasztások**

A mobil kommunikációs eszközök segítenek a bűnesetek megelőzésében. Ezek lehetővé teszik a gépjárművezetőnek a kapcsolatfelvételt a bázissal a megérkezéskor egy nem elfoglalt helyen vagy a jelentést minden gyanús tevékenységről.

A mobil kommunikációs eszközök lehetővé teszik a fuvarozó számára az útvonalak és minden éjszakai parkolási hely nyomon követését.

A járműveket fel kell szerelni rádiókkal és más kétirányú kommunikációt lehetővé tevő eszközzel a gépjárművezető és a bázis között.

Utassuk a gépjárművezetőt a működtető bázissal történő kommunikációra gyakori és rendszeres időközökben. Meg kell mondaniuk, hogy hol vannak, milyen útvonalat használnak, és ha ez megfelelő becsült érkezési idejüket a következő rendeltetési helyre annak megerősítésével, hogy minden rendben van.

Utassuk a gépjárművezetőt a bázis figyelmeztetésére minden szokatlan vagy gyanús tevékenységről. Vegyük fontolóra azt, hogy adunk a gépjárművezetőnek egy jelszót, amit akkor kell használnia, ha riasztást kezdeményez.

Tartsuk az útvonalra és a nagy következményekkel járó veszélyes áruk jellegére vonatkozó részleteket bizalmasan. Vegyük tekintetbe a konvoj-mozgást és/vagy titkos/nyílt kíséretet az ilyen rakományoknál.

## □ **Veszélyes áru kártya**

2004. június 1-től a nagy következményekkel járó veszélyes árut szállító gépjárművezetőknek magukkal kell vinniük egy veszélyes áru kártyát. Egy kártya kizárólagos a kérelmezőnek és tartalmazza a kérelmező nevét és címét. nem adja meg a szállított,

nagy következményekkel járó veszélyes áru típusát, a járművet vagy a gépjárművezetőt. A fuvarozónak elegendő kártyát kell tartania ahhoz, hogy a nagy következményekkel járó veszélyes árut szállító nagyszámú jármű számára bármikor elegendő legyen.

Ha egy rendőrtiszt vagy a Jármű és Operátor Szolgálati Ügynökség tisztviselője megállítja őket **és ezek gyanúsak** a valódiságot illetően a tisztviselőnek, be kell mutatniuk ezt a kártyát. A fuvarozónak kell eldöntenie, hogy a rakomány nagy kockázatot jelent-e, a fuvaroztató által adott információk alapján. A kártyákat egy kérelmezési formula kitöltésével lehet megkapni.

A kártya megmondja a rendőrnek, hogy a gépjárművezető nem nyitja ki a járművet addig, amíg a tisztviselő azonossága nincs ellenőrizve.

*Az üzemeltetőknek tudatában kell lenniük annak, hogy járműveik a séma részét képezik és rendelkezniük kell:*

- a vezetőfülkében lévő kommunikációs készülékkel;
- egy működő nyomkövető rendszerrel, ahol ilyen fel van szerelve; és
- egy hatásos biztonsági tervvel.

*Amikor egy egyenruhás rendőr megállítja, a gépjárművezetőnek:*

- biztosítani kell, hogy a jármű ajtói zárva legyenek, maradjon a vezetőfülkében és biztosítsa a jármű parkolási fékét.
- Be kell mutatni a veszélyes áru rakomány kártyát.
- Ha rádió-kapcsolatban van az üzemeltető központtal – tartsa a kapcsolatot, biztosítsa, hogy helyének teljes részletei és a leállás oka rendelkezésre álljon.
- Kérje a tisztviselőt, hogy igazolja magát (zárt ablakon keresztül beszélgessen).
- Informálja a **RENDŐRSÉG** vezérő termét, hogy veszélyes árut szállít, helyéről és a leállító tisztviselő azonosságáról.
- Ha ez egy **LEGÁLIS LEÁLLÍTÁS** - tegyen eleget a leállító tisztviselő utasításainak.

#### □ **Biztonsági események jelentése**

Ha biztonsági esemény fordul elő, ha egy járművet, a berendezés egy tételét vagy a jármű rakományát ellopják vagy gyanakszik egy esetleges biztonsági helyzetre, hívja azonnal a rendőrséget.

Meg kell fontolnia az ilyen események jelentését az anti-terrorista forró vonalon is.

**Kulcs-lépések** – A szervezeteknek lehetnek saját eljárásai az azonnali foglalkozásra egy lopás vagy biztonsági esemény következményeivel.

*A következő ellenőrzési lista tartalmazza a kulcs-lépéseket a lopás feltárására:*

- adjunk információt a berendezés vagy jármű és rakománya részleteiről;
- igazoljuk pontosan, hol és mikor láttuk utoljára;
- jelentsük ezeket a részleteket a rendőrségnek, Jegyezzük fel az esemény számát – szükség lehet rá ismét.
- jelentsük teljes részletességgel a biztosító(k)nak. Tartsunk meg egy másolatot minden benyújtott panaszról.

Adjunk a rendőrségnek részletesebb információt, mielőtt megtehetjük. Tartsuk a jármű feljegyzéseket és a rakományra vonatkozó információt biztonságos helyen.

További lépések – Mondjuk meg a gépjárművezetőnek és ha lehetséges azoknak, akik más vállalatoknál dolgoznak az ellopott járművet/rakományt, hogy utánanézhessenek.

Vannak a közösségi és magán szervezetek által fenntartott adatbázisok, amelyek némelyike lehetőséget kínál annak regisztrálására, hogy a járműveket ellopták vagy a vállalat tulajdonában lévő járművek és berendezések regisztrálására. Emlékeztetünk arra, hogy amikor a rakományokat vagy berendezéseket ellopták, igen lényeges ennek mielőbbi kimondása.

### **Tehergépjármű Figyelési sémák**

Ez egy bűnmegelőzési kezdeményezés, amit az Áruszállítási Társaság, a Közúti Fuvarozási Társaság és a rendőrség futtat. Egy sor TruckWatch séma működik az országban. A sémák kiemelik a bűnmegelőzési kezdeményezések profilját, hogy csökkentsék ez által a járművek ellopását.

### **Tehergépjármű rendőrség**

Ez egy rendőrségi felderítési hivatali poszt, amelyik a közúti áruszállítás minden bűntény-szemponyját rögzíti.

*Ez összegyűjti a részleteket a következő bűncselekményekről:*

- gépjármű és rakománylopás, beleértve az ellopott pótkocsikat is;
- megrohanások – a jármű nem modult el, de behatoltak és a teljes rakományt vagy egy részét ellopták; és
- bármilyen törvénysértés a telepen vagy a tulajdon elvitele, ahol a tolvajoknak Luton típusú vagy nagyobb járműve van az áruk elvitelére.

### **1.4.3 Hozzáférés**

#### **□ A hozzáférés korlátozása**

A munkaadók csökkenthetik a „belső” kockázatát azzal, hogy az egyes alkalmazottak hozzáféréseit korlátozzák a kulcs- helyekhez, vagyontárgyakhoz és információkhoz, amelyekre szükségük van munkájuk végzéséhez. Ezt különböző módokon lehet megtenni az üzleti tevékenység jellegétől függően.

#### **Példák:**

- a kritikus berendezéseket, nagy következményekkel járó veszélyes árut, információs technológiát vagy drága vagyontárgyakat tartalmazó helyek fizikailag történő ellenőrzésével,
- az üzlet számára érzékeny információk védelme, akár másolatban (pl. biztonságos helyre történő elzárásukkal) vagy program másolatban (a hozzáférés ellenőrzését alkalmazva az információs technológiai rendszerekhez),
- a nem felügyelt hozzáférés ellenőrzése vagy korlátozása a vállalkozó/ügynökség személyzete számára egyes területeken,
- a vállalkozó/ügynökség személyzetének leállítása a személyes tulajdonú tárgyak bevitelében az érzékeny területekre.

## □ Hozzáférési ellenőrzés

A munkáltatóknak meg kell határozniuk, hogy szabályozzák-e és hogyan a hozzáférést. Amikor a belépési pontokat biztosítjuk, vegyük tekintetbe a vészkijáratokat és a mozgáskorlátozottak hozzájutását.

Szükség van minimális biztonsági követelményekre is, amelyek potenciálisan megakadályozzák a hátsó kapun keresztüli bejutást és a korlátok megkerülését.

A nem várt járművek belépését a telepre el kell utasítani, amíg nem igazolják magukat és a belépés szükségességét meg nem erősítették.

### 1.5 Vagyontárgyak

Ez a fejezet rávilágít a hatásos intézkedésekre a biztonság növelésében a telepeken és a nagy következményekkel járó veszélyes áru szállítására és tárolására használt járműveknél.

A jó biztonság a fizikai intézkedések, egészséges eljárások és a vezetők és alkalmazottak tudatosságának és magatartásának egy kombinációja. Az aktuális intézkedések telepenként változhatnak, az üzleti tevékenység jellege szerint.

*Minden jó fizikai biztonsági terület a következő 3 elven alapul:*

- elrettentés,
- észlelés,
- és késleltetés.

**Elrettentés** – a nyílt fizikai és elektronikus biztonsági intézkedések, amelyek elrettenthetik a jövőbe behatolót.

**Késleltetés** - fizikai biztonsági intézkedések, amelyek elég hosszán késleltetik a behatolót ahhoz, hogy reagáló erő legyen a helyszínen,

Az észlelésnek meg kell előznie a késleltetést.

Javasolható, hogy minden helyet és járművet, amelyben veszélyes árut tárolnak, vagy amivel ilyet szállítanak, rendelkezzen minimális szintű biztonsággal, hogy kivédje a sebezhetőséget.

#### 1.5.1 Helyek

A nagy következményekkel járó veszélyes árukat kezelő helyeket a Nagyobb Baleseti Veszélyek Szabályozása 1999-es szabályozás hatálya alá sorolják be, s mint 'felső szintű' biztonsági jelentéseket kell benyújtani az illetékes hatóságokhoz. Ezek a helyek bizonyára a biztonság legfelsőbb szintű szempontjaival rendelkeznek, beleértve a személyzetet is. De ezt nem lehet magától értetődőnek tekinteni. Különösen a telephely helye lehet egy tényező ebben. Biztonsági tanácsokat a helyi rendőrségtől, terrorista ellenes biztonsági tanácsadótól lehet kapni, ha úgy gondoljuk, hogy szükség van ilyenre a rendőrség székhelyével történő kapcsolatfelvétellel.

Hajtsunk végre telephely kockázat-értékelést, emlékezve az olyan eshetőségekre, mint az információs technológiai rendszerek szabotázs.



## □ A telephelyek biztosítása

A helyi rendőrség és biztosítónk tud tanácsot adni a telephelyek biztosítására. *Amikor egy biztonsági tervet dolgozunk ki, vegyük tekintetbe a következő területeket:*

- a telep kerületének védelme (kerítés);
- belépés a területre és ellenőrzés (korlátok);
- felügyelet (világítás és zárt láncú TV rendszer);
- Őrök;
- behatolók észlelése;
- látogatók ellenőrzése;
- a kulccsal rendelkezők számának korlátozása;
- a személyzeti parkoló a fő területtől távol legyen;
- a rakodó-helyekre ellenőrzött bejutás, jármű kulcs tárolási és ellenőrzési rendszer;
- személyzet és jármű keresési eljárások; és
- minden eszköz vagy berendezés biztosítása, amelyik segíthet a bűnözőknek a tehergépjárművek vagy rakományok ellopásában.

A telep határoló kerület világításának könnyűvé kell tennie a behatolók és járművek azonosítását

A zárt láncú TV felügyeleti rendszereknek képeseknek kell lenniük a figyelemmel kísérésre, észlelésre, felismerésre vagy azonosításra és össze kell kapcsolva lenniük más a telekhatáron behatoló észlelési rendszerekhez kapcsolásra és fizikai késleltetési intézkedésekre.

*A Biztonsági szolgálati útmutató az operatív követelmények megfogalmazására a biztonsági intézkedésekhez* részletes útmutatást tartalmaz az operatív követelményekre (Lásd az Útmutató II-nél).

## □ A telep biztonsága

Az udvari terület tolvajai továbbra is az egyik legnagyobb problémát jelentik az üzemeltetőknek. A tolvajok biztosak lehetnek abban, hogy a járművek és gyakran ezek rakománya is a telephelyen van bizonyos időkben.

Egész sor mód van a jármű-biztonság javítására és a hatásos telep biztonsági rendszer időt takarít meg, ami létfontosságú tényező a bűnözés megakadályozásában. A jó biztonság azonban nem olcsó dolog, s ezért fontos az igények gondos értékelése.

A telepet látogatóknak beütemezetteknek kell lenniük és a biztonsági személyzetnek már előre meg kell mondani ezek látogatását. Ezeknek kísérniük kell őket egész látogatásuk alatt és a vendéglátó felelősei, akiknek a személyzet tagjainak kell lennie.

Sok telep már megköveteli a látogatóktól, hogy minden elektronikus berendezést helyezzenek letétbe a kapus fülkénél a belépés előtt. Vegyük fontolóra ezt a gyakorlatot biztonsági okokból.

## □ Belépés és kilépés keresése

Egyes vállalatok 'azonnali' jármű és testi motozási rendőrsége van, megelőzési stratégiájuk részeként. Ahol ez alkalmazható, ott a telepre történő belépés feltétele kell legyen, hogy az embereket megmotozzák. **Ez különösen fontos az olyan helyeken, amelyeken 6.2 osztályú patogén és 1. osztályú robbanékony anyagokat kezelnek.**

A testi motozásoknál tanuknak kell lenniük és csak képzett személyzet végezheti el ezt. Ha úgy érezzük, hogy szükség van ilyen eljárásokra, vegyük be az alkalmazási feltételek teljesítése közé.

Ahol különösen érzékeny és/vagy kockázatos területek vannak, ott a munkáltató a véletlenszerű testi motozást is igényelheti a belépésnél vagy a kilépésnél.

## □ A járművek tárolása

A járművek éjszakai tárolása lezárt épületekben gyakran csak a kisebb furgonoknál gyakorlatias. A nehéz tehergépjárműveknek több térre van szükségük, és általában kívül tárolják őket. Ahol a járműveket az épületen belül tárolják, ott vegyük figyelembe a tűzveszély kockázatát is. Továbbá a telephelyek fedezéket adhatnak a behatolóknak is.

Kerüljük el a járműnek a kerítésnél hagyását abban a hiszemben, hogy ez biztonságos. Bár a kerítés védi a hátsó ajtókat, a tető és az oldalak azonban sebezhetőek maradnak. A tehergépjárművek egymásnak háttal fordítása csak korlátozott biztonságot ad a hátsó ajtóknak. Ahol csak lehetséges, a járművekkel szorosan egymás mellett parkoljunk, a megrakott járművel a középén.

## □ Megrakott járművek

Ha nagy következményekkel járó veszélyes árukkal rakják meg a tehergépjárműveket előzetesen az elinduláshoz, ezek természetesebben sokkal sérülékenyebbek, ha ott éjszakáznak. Ahol csak gyakorlatias a járműveket nem szabad megrakottan hagyni éjszaka vagy bármely hosszabb időre az elindulás előtt, Ha a járműveket operatív okok miatt előremeg kell rakni, hagyjuk ezeket biztonságos helyen, lezárva, minden riasztó vagy mozgás-gátló bekapcsolásával és a kulcsokat tartsuk biztonságos helyen.

## □ Kerítés

A telekhatároló kerítés fontos, mert ez képezi az első fizikai korlátot a telepnél. Amikor azt mérlegeljük, hogy milyen típusú és méretű kerítést állítsunk fel, tartsuk szem előtt a helyi tervezési hatóság szempontjait, a környező területekre gyakorolt hatás szempontjából.

Ha azonban egy telekhatár közvetlenül a közútnál, járdánál vagy más forgalmas területnél van. A leggyakorlatiasabb megoldás lehet a kettős kerítés kialakítása, ahol a belső kerítés van ellátva riasztási rendszerrel, vagy egy riasztási sáv van a két

kerítés között. A legbelső kerítésnek kell a legnehezebben átmászhatónak és behatolhatónak lennie, ami a legnagyobb késleltetést biztosítja.

Egyes üzemeltetők elektromos kerítést vagy villamosított kerítéseket használnak, ami riasztási rendszert és komoly elrettentést is biztosít.

Emléztetünk arra, hogy a bűnözők mindig igyekeznek módot találni a biztonságos parkolási területre történő bejutáshoz. Egyesek szögesdrót tekerccsel (vagy harmonikával) vannak ellátva a tetejükön, miközben néhányuk szöges szalaggal rendelkezik.

A szögesdrót, akár tekerccsben akár kötélpászma formában kevésbé hatásos elrettentőként és gyakorlati védő intézkedésként, mint a különböző szöges szalagok. A jogi problémák elkerüléséhez azonban csak ott helyezünk el szögesdrótos szalagot, ahol az a mellette elmenőktől eléggé távol van. Továbbá, ha ezt egy kerítés tetejére helyezük az átmászástól való elriasztáshoz, nem szabad hogy a gyerekek el tudják érni. Ez némileg korlátozza az olyan kerítések használatát, amelyeken nem lehet átmászni megfelelő eszköz nélkül. Ismét a jogi problémák elkerülésére, nyilvánvalónak kell lennie az emberek számára, hogy szögesdrótot vagy szöges szalagot használnak.

#### □ **Dombok és árkok**

A telep határai körüli dombok, ha rosszul vannak megtervezve, ténylegesen csökkenthetik a biztonságot. A legrosszabb esetekben a dombok csökkenthetik a kerítések hatásos magasságát. Az árkokat szintén gyakran javasolják a nagyobb biztonság eszközeként. Ezek nem tartják távol a tolvajokat a járművektől, de rendszeren megakadályozzák a járművek és pótkocsik ellopását.

#### □ **Kapuk**

Szereljünk fel olyan kapukat, amelyek megfelelnek a kockázatnak. A kapuknak összhangban kell lenniük a kerítéssel és legalább olyan erőseknek kell lenniük, mint a kerítés. A legjobb és a legkevésbé költségesek az elektromos működtetésű tolóajtók, amelyek "sínen" mozognak és nem a függesztett kapuk. Mivel ezek kevésbé erősek. Ezek gyalogos hozzáférést igényelnek, ha nincsenek 24 órás felügyelettel ellátva. Egy alternatíva a hatásos zárral ellátott fém-kapuk sorozata.

A további hatásos intézkedések közé tartoznak azok a hegesztett kötésű csuklópántos kapuk, amelyek kettős zárral képesek megakadályozni azt, hogy kiemeljék őket. Kalapáljuk el vagy hegesszük le a csavarokat, ahol csak lehetséges, eltávolításuk megakadályozására. Ugyanezt alkalmazzuk a jármű zárrak csavarjainál és csuklópántjainál is.

Jó biztonságot adó edzett acél lakatot használjunk. Biztosítsuk, hogy a rúd a szabvány lakaton a lehető legrövidebb legyen és burkoljuk be a lakatot edzett acéllal. Ez megnehezíti a kinyitást vágó-szerszámokkal és időt vesz igénybe.

## □ **Behatolási riasztási és ellenőrzési rendszerek**

Használjunk behatolási riasztót a kapuk megfigyelésére. Vegyük számításba a mozgás-érzékelőket is, pl. ha valaki nekiütődik a kapuknak.

Az üzemeltetőknek tudatában kell lenniük annak, hogy a rendőrség egyre inkább elutasítja azt, hogy reagáljon a kereskedelmi telephelyek riasztásaira a hamis riasztások története miatt, hacsak a behatoló jelenlétét nem igazolják. Egész sor eszköz van, ami ezt teszi és egy sor behatoló ellenőrzési rendszer van a piacon.

A legköltségesebb egy tűhegy-lyukas kamerából áll, amit általában egy kapunál vagy más valószínű behatolási pontnál helyeznek el. A behatoló kiváltja a kamera működését a riasztási rendszer sugárának megszakításával. Amikor aktiválta ez a rendszer fényképeket készít rövid időközönként.

Más, olcsóbb rendszerek a meglévő berendezésekből dolgoznak. Így pl. vehetünk olyan szoftvert, ami a behatolási riasztást egy standard számítógéphez kapcsolja, Amikor a behatoló megszakítja a sugárnyalábot, a szoftver rákapcsol arra a kamerára, amelyik a legközelebb van a behatoláshoz. Az előző 10 másodperces regisztrálást azután meg lehet tekinteni bármely olyan helyről, ahol van képernyő telefonkapcsolattal a rendszerhez.

## □ **A telep világítása**

A jó világítás igen lényeges biztonsági intézkedés a telepek számára is, mivel egészségi és biztonsági előnyöket kínál. A jól megvilágított határoló kerítés, ami meg van tisztítva az álcázó növényzettől. jó kiindulási pont.

*A biztonsági világítás:*

- elriasztja a behatolót a területtől;
- elrejti az öröket és tevékenységüket;
- segíti a vizuális megfigyelést az őrzőjáratot tartó örökkel;
- támogatja a zárt láncú TV felügyeletet;
- megvilágítja a behatolási pont(oka)t; és
- megkönnyíti a járművek megkeresését.

A világításnak összhangban kell lennie a biztonsági kívánalmakkal, azzal a kényelmetlenséggel, amit a túlzott megvilágítás okozhat környezetileg érzékeny területeken.

## □ **Kamerás felügyelet**

A kamerás technológia szakadatlanul javul. Elméletileg a sugárnyalábos mozgás aktivátor mellett felszerelt zárt láncú TV kiváló eszköz a telep megfigyelésére. De egy sor olyan szempont van, amit meg kell nézni, mielőtt bármilyen nagyobb beruházást eszközölünk.

Fontoljuk meg egy tanácsadó felfogadását inkább, minthogy a felszerelést végző tanácsára támaszkodnánk. Ily módon egy olyan rendszert kapunk, ami illeszkedik az igényeinkhez és elkerüljük a túl-specifikálás kockázatát. A "Zárt láncú TV

üzemeltetési követelmények" megismerése indokolt. Ez világos elképzelést ad annak eldöntéséhez, hogy mire van ténylegesen szükségünk a zárt láncú TV rendszernél.

Igen lényeges, hogy egy vállalatnak meglegyenek a forrásai a 24 órás kamerás-monitoros megfigyeléshez, vagy legalább tartalékoljon időt a feljegyzések ellenőrzésére. Ahol folyamatos kamerás megfigyelés van, biztosítsuk, hogy a monitorok állandóan a felelős személy látókörében legyenek, és ne legyenek semmiképpen eltakarva. Hasonlóképpen biztosítsuk, hogy más dolgozó és látogató ne láthassa a monitorokat és így ne tudja felmérni a kamerák látási határait. A zárt láncú TV csak akkor hatásos, ha biztosítjuk, hogy a kamerák a lehető legjobb lefedést adják és a regisztráló berendezések megfelelően működjenek.

Ha szükséges, mozgassuk a kamerákat rendszeresen, úgyhogy ne legyenek vak-területek és ezek ne váljanak ismertté.

*Kerüljük el a következő alapvető hibákat:*

- a berendezés bekapcsolásának elmulasztása;
- annak biztosítása, hogy elegendő üres szalag álljon rendelkezésre mielőtt az újra felvétel készítés megkezdődne; és
- az elhasznált szalagok folyamatos használata. A Kormány javasolja a hasonló szalagok cseréjét 12 óra után, a kép minőségének fenntartásához.

A modern digitális felvételi berendezések jobb képeket biztosítanak, és így ezeket használjuk, ha csak lehetséges.

A serpenyős és billenthető kamerák jók egy adott területre fókuszáláshoz. Ezek egy védő fedéllel ellátott mozgatható kamerából állnak, ami lehetővé teszi a használó számára a rugalmasabb megfigyelést.

A kupolaszerű kameráknak előnyei lehetnek a serpenyős vagy billenthető kamerákkal szemben, mert a lefedési terület nagymértékben javul. Ezek megnehezítik a behatolók számára annak eldöntését, hogy a kamera rájuk irányul-e.

Fontoljuk meg a fix kamerák használatát a külső falakon. Ezek olcsóbbak és kevésbé hajlamosak a meghibásodásra, mint a boltozatos vagy serpenyős és billenthető kamerák. A korlátozott költségkeretű vállalatok számára ideális megoldás a kamera típusok kevert alkalmazása.

A tornyokra szerelt kamerák sokkal sokoldalúbbak, mint az épületekre szereltek és gyakran ezeket részesítik előnyben. Itt ismét a kupolaszerű kamerák adják a leghatásosabb észlelést az egész területről és járulékos előnyük is van, a vezetőség segítségével. Így pl. egy kupolaszerű kamera lehetővé teszi a megfigyelést anélkül, hogy megmutatná a figyelés irányát.

Még a sugárnyalábos mozgás-érzékelővel aktivált keret-kamerák képeznek alternatívát a videó kamerákhoz képest.

Fontos annak biztosítása, hogy egy jó nevű vállalat végezze a kamerák rendszeres karbantartását. Sok vállalat van, amelyik karbantartási szerződésre specializálódott az ilyen típusú berendezéseknél. Gondosan ellenőrizzük a lencsét védő anyag

állapotát. A burkolat itt a kamerának az időjárás viszonyosságoktól való védelmét szolgálja, de ez is meghibásodhat idővel, s ez torzítja a kamera látását.

A behatolók gyakran megpróbálják az érzékelés elkerülését a kamera égbolt felé fordításával, de ezt nem tudják megtenni a szomszédos telken lévő kamerákkal. Fontoljuk meg a szomszédos vállalattal való kölcsönös megállapodást. Ha telkük egy ipari területen van, melynek korlátozott bemeneti é kimeneti pontjai vannak, fontolják meg az ezeket a pontokat lefedő kamerák használatát, amit vagy a területen lévő vállalatok finanszíroznak vagy közös kezdeményezésként a helyi önkormányzat. Viseljük gondját a lakóterületek közelében lévő minden kamerának a magánéletbe való beavatkozás elkerülésére.

## □ **Őrök**

Sok vállalat saját őröket alkalmaz. Ennek fő előnye az alkalmazottak lojalitása, de természetesen vannak hátrányai is. Az ilyen jellegű őrzés költséges és sok őrre van szükség a 24 órás biztonság fenntartásához. Ez egy állandó költség, amit más követelményekkel összhangba kell hozni.

A biztonság hátrányt szenvedhet az őröknek a kollegákkal való bizalmassága következtében. Ugyanezen okból kifolyólag a saját őrök kollegáik 'helyszíni' keresését nehezebbnek találhatják, mint a szerződéses őrök.

Ha szerződéses őröket választunk legyünk óvatosak az ezzel a változattal kapcsolatos sebezhetőség miatt, még ha jó nevű céget veszünk is igénybe. Fennáll az a veszély, hogy a szerződéses őrök nem ismerik eléggé a vállalat működését és így nem ismerik fel a kockázatokat. Ha lehetséges szervezzük meg az őrök egy csoportját kizárólag a vállalat számára, akik azután megismerik azt.

Egyes biztonsági vállalatok utazó őröket biztosítanak. Ezek éjszaka rendszeren háromszor keresik fel a telephelyet. Igen fontos, hogy modern bélyegző órás rendszerrel rendelkezünk, úgyszólván ellenőrizni tudjuk, mikor érkeztek az őrök a telephelyekre és milyen hosszan tartózkodtak ott. Az őröknek természetesen változtatniuk kell látogatási időiket, és nem alakíthatnak ki egy rutint, mert ez hamar nyilvánvalóvá válna a bűnözők számára. Az is fontos, hogy biztosítsuk azt, hogy az őrök tudatában legyenek annak, hogy mi hiányzik a telepről.

Vészhelyzetben a biztonsági vállalatnak képesnek kell lennie felvenni a kapcsolatot a kulcs-őrzővel a lehető leghamarabb. Minél hosszabb időt vesz igénybe az esemény bejelentése, annál több ideje marad a bűnözőknek az eltűnésre is kevésbé vaslószerű, hogy az eltűnt dolgok megkerüljenek.

Ha harmadik fél biztonsági őrzést vesz igénybe, fontos, hogy a vállalkozó jó minőségű személyzetet kínáljon fel. Ellenőrizzük a biztonsági vállalat toborzási eljárását.

## □ **Felállított útblokkolások és akadályok**

A felállított útblokkadok igen hatásos eszközök a járművek felhatalmazás nélküli behatolásának vagy elhajtásának megakadályozására, de igen költségesek. Ezeket korrekt módon kell felszerelni. mert az ismételt felállítás és leszerelés rongálhatja a

beton-környezetet. A közúti blokádok rendszeres ellenőrzése és karbantartása igen lényeges és ezeket állandóan figyelni kell annak biztosítására, hogy a jogos forgalom átengedése biztosítva legyen.

Sok vállalat használ olyan korlátokat, amelyek megfelelőek a kis kockázatú helyek számára, különösen amikor 24 órás szolgálat biztosított. A legtöbb korlát-típus azonban manuálisan felemelhető és így csak korlátozott biztonságot nyújt.

#### □ **Kulcs ellenőrzés**

A leparkolt járműveket reteszelni kell, amikor a bázison vannak és a kulcsokat egy lezárt tartályban kell tartani. Ez lehet vagy egy kulcs-szekrény, ahol minden hiányzó kulcsot észre lehet venni egy szempillantással, vagy ha szükséges egy biztonságos fém-szekrény. A kulcs-másolatoknak hasonló biztonságot kell adni. Emléztetünk arra, hogy az a helyiség, amelyben a kulcsok vannak elhelyezve, szintén védendő az illetéktelen személyektől. Igen fontos, hogy legyen egy rendszeresen ellenőrzött kiadási rendszer arról, hogy hol vannak a kulcsok. Ha lezárt telephelyekről dolgozunk (azaz nem 24 órás üzeműekről), akkor igen fontos annak figyelése, hogy kinél van a bejárati kulcs.

Tartsuk a biztonsági rendelkezéseket ismerő személyzeti állomány létszámát minimális szinten. Ahol lehetséges, ott nevezünk ki korlátozott számú kulccsal rendelkezőket, akiknek képeseknek kell lenniük a telep gyors elérésére.

Ha kulcsok vesznek el, cseréljük ki a zárat azonnal vagy cseréljük ki járművet egy hasonlóval, amit más helyen tartunk.

#### □ **Kiegészítő megjegyzések a telep biztonságához**

Egy sor rossz gyakorlat van, ami egy telepet kevésbé biztonságossá tehet. Pl. ha a rakodólapokat a kerítés mellett halmozzuk fel, ez a bűnözők számára előkészített létrát biztosít. Ezen kívül ne hagyjuk az udvari mozgató járművet vagy bármely más nehéz berendezést ott, ahol könnyen elérhető. A bűnözők használhatják ezeket a kerítések áttörésére vagy a kapukon áttörésre.

Gyakran a nyerges pótkocsikat a vontatóra felkapcsolva hagyják, amikor leparkolnak a telepen. Egyrészt ez sokban megkönnyíti a bűnözők dolgát. Ha azonban megfelelő mozgás-gátló van felszerelve a vontatóra, a bűnöző dolga sokkal nehezebb. Ha a bűnöző egy vontatót hoz oda, hogy felvegye a pótkocsit, egy mozgásképtelenné tett vontató meghiúsíthatja ezt.

Amikor a pótkocsik le vannak kapcsolva az egységekről, ezeket a király-csappal vagy a pótkocsi lábak reteszelésével kell biztosítani. Fontoljuk meg az üres polyvás oldalú járművek nyitott ponyvával történő hagyásával a telepen. Ez elijesztheti a bűnözőket attól, hogy felhasítsák a költséges ponyvákat, hogy meglássák, mi van belül.

A járművek és a telepre belépő vagy azt elhagyó személyzet azonnali keresése elfogadott jellemző sok műveletnél. A látszólag rutin úton lévő jármű elvihet árutat felhatalmazás nélkül.

## 1.6 Járművek

### □ Jármű és pótkocsi feljegyzések

A járművek, pótkocsik és rakományok részleteinek gyorsan rendelkezésre kell állniuk, ha rendőrség kéri.

*Minimumként a következőket regisztráljuk:*

- jármű rendszám/pótkocsi sorozatszám;
- gyártmány;
- modell;
- karosszéria-típus, pl. lehajtható oldalú, lapos. ponyva-oldalas, szekrényes, tartály felépítményű;
- a motor száma;
- a sebességváltó száma;
- más azonosító számok, jelek és egyéb részletek;
- a tengelyek száma;
- felszerelt speciális berendezések (sorozatszámmal);
- felszerelt biztonsági berendezések; és
- futásteljesítmény.

Le kell fényképezni a járműveket és a felszereléseket ellőről, oldalról és hátulról. Ez segít a rendőrségnek a leírások kiadásában és az ellopott tulajdon keresésében.

### □ A járművek biztosítása

*A járműveket egy sor kiegészítő biztonsági intézkedéssel lehet biztosítani. Fontoljuk meg a következőket:*

- Használjunk biztonsági berendezéseket – ez a járműveket kevésbé vonzóvá teszi a bűnözők számára. Vitassuk meg ezt a biztosítókkal, beleértve az 'úton lévő áruk' biztosítóit is, a járműkereskedőkkel, szállításbiztonsági tanácsadókkal és biztonsági berendezésgyártókkal.
- Rendszeresen ellenőriztessük a biztonsági berendezéseket a felszerelőkkel.
- Minden járműnek különböző szintű és típusú biztonsági berendezésre van szüksége, a használatától függően. Minden járműnek kell rendelkeznie bizonyos mozgás gátlóval, ha a gyártó még nem szerelt fel ilyet.
- Amikor egy járművet vásárolunk, vegyük figyelembe a már felszerelt biztonsági berendezéseket és azt, hogy milyen extrákat lehet felszerelni.
- Biztosítónk és a bűnmegelőző tisztviselő a helyi rendőrségtől specifikus biztonsági tanácsokat tud adni.
- A tehergépjárműveket ellopják, bármi is legyen a rakományuk.

**Lopást-gátló berendezések** – A gyártók egyre bonyolultabb berendezéseket készítenek, amelyek gyakran megbénítják a jármű vezérlési rendszerét.

Hasonlóképpen a bűnözők is egyre találékonyabbá válnak. Ha semmi más, ez olyan szintre növelte a jármű biztonsági rendszerek minőségét, ami megghiúsítja a megalkuvó bűnözést – feltéve, ha fel vannak szerelve.



Sok lopás-gátló készülék ön-kibiztosító és nem támaszkodik arra, hogy a gépjárművezető emlékezzen arra, hogy beállította-e. Egyes berendezések 30 másodpercet adnak a gépjárművezetőnek a vezetőfülke elhagyására a motor kikapcsolása és az indítókulcs kihúzása után, és azután automatikusan beállítják magukat. A rendszer beélesítve marad, amíg nem kapcsolják ki egy nagy biztonságú kulccsal, elektronikus érintő érzékelővel, vagy egy 'programozható smart kártyával'.

**Az ügyfél igénye** – az utóbbi években a gépjárműgyártók egyre több mozgás-gátlót és riasztót szereltek fel standard tartozékként. Ez csökkentette a lopások számát a megalkuvóknál és gyakran hangsúlyozott a gyártóknál a gépkocsi marketingében. A tolvaj felügyelet kiemeli, hogy a haszonjárművek üzemeltetői azt igénylik a gyártóktól, hogy szereljenek fel riasztókat és mozgás-gátlókat standard tartozékként.

De a járműgyártók alapvető problémával állnak szemben. Mihelyt egy gyártó felszerel egy lopás-gátló készüléket standard tartozékként, ez az információ azonnal rendelkezésre áll a bűnözők számára.

A múltban az áruszállító járművek gyártói nem szereltek fel lopás-gátló készülékeket on-line gyártási opcióként, ehelyett felszerelhető rendszereket kínáltak a kereskedők szintjén. Ez most megváltozik és az áruszállító járművek gyártói a jövőben a lopás-gátló készülékeket standard tartozékként kínálják az új modelleken.

A biztosítókegyre inkább aktívak a lopás-gátló berendezések specifikálásában a haszongépjárműveken. a biztosítási iparág tesztelési létesítménye Tatcham-ban a jóváhagyott biztonsági készülékek egy listáját adja ki.

A gyártók gyárilag szerelik fel a biztonsági rendszereket sok könnyű haszonjárműre és nehéz sorozatú haszongépjárművekre is. Megjavítják a kereskedők által kínált, utólag felszerelhető riasztók és mozgás-gátlók minőségét is.

Ha járműve Tatcham-ban jóváhagyott rendszerrel van felszerelve, akkor minősítve van a csökkentett biztosítási díjra is. Más részről az előzetes óvatosság hiánya a biztosító társaságokat a fedezet visszautasítására készítheti. Ha egy biztonsági rendszerrel ellátott járművet azért lopnak el, mert a készülék nincs aktiválva, a biztosító társaságok visszautasíthatják a fizetést az igénnyel szemben.

A következő oldalak a haszongépjárművek számára rendelkezésre álló a biztonsági rendszerek főbb típusait sorolják fel és azt, hogy a gyártók hogyan javítják a jármű-biztonságot.

#### □ Fizikai jármű-biztonság

A haszongépjárművek fizikai biztonsága a kiegészítő és erősebb nagy biztonságú zárok, rácsok és hasonló eszközök formáját öltik. Ezek vagy független biztonságot tudnak adni vagy kiegészítenek egy riasztási rendszert. Ha elkülönítettek, a fizikai biztonság egyszerű és kis költségű megoldást kínálhat a kis kockázatú megoldásoknál. Lehetnek erős elijesztő berendezések is a megalkuvó támadókkal szemben.

Sok biztonsági zár a gépjárművezetőtől függ, aki ezeket manuálisan kezeli. A 'Becsapódó zárok' már gyorsan standard felszereléssé válnak a raktér hozzáférési

pontjain a nagy haszongépjárműveken. Ezek rendkívül népszerűnek bizonyulnak a csomag-szállítóknál, akiknek több leadási pontjuk van útjuk során. A gépjárművezetőknek csak be kell csukniuk az ajtót és a rakomány automatikusan biztosítva van. A biztonság azonban annyira jó, amennyire a leggyengébb pont. A biztonsági készülékek többsége valóban erősebb, mint a karosszéria, amelyikre fel van szerelve.

A válaszfal fő célja, amelyik elválasztja a gépjárművezetőt az utasoktól és a rakteret a paneles furgonokban, a raktérben lévő áruk elszigetelésére szolgál. Így pl. a furgonba beszerelt válaszfal azt jelenti, hogy a hozzáférés csak a hátsó vagy oldalsó ajtón keresztül lehetséges, ami kiegészítő zárral biztosítható.

A válaszfal egész sor, különböző anyagból készülhet, mint pl. tömör acél, réteges rostlemez vagy acélháló. A korrekt módon felszerelt válaszfal-hálók megfelelő biztonságot adnak, de még mindig lehetőséget adnak a tolvajok számára, hogy lássák az árukat, és ezért a betörést valószínűbbé teszik. A tömör válaszfalak jobbak.

### **Mozgás-gátlók**

A mozgás-gátlók célja a jármű vagy pótkocsi mozgásképtelenné tétele. A mozgás-gátló rendszereket külön vagy egy riasztási rendszerrel kombináltan lehet felszerelni. Virtuálisan minden biztosító társaság jóváhagyott riasztási rendszert akar beépíttetni standard tartozékként, és a mozgás-gátló valamilyen formáját a teljes biztonsági rendszer részeként.

*Amikor egy mozgás-gátló rendszert választunk, vegyük tekintetbe a következőket:*

- a jármű típusát;
- a jármű és a rakomány kockázatát; és
- a berakodást és kirakodást.

Egyetlen rendszer felszerelése egy egész járműparkra, függetlenül a járművek használatától, sebezhetőséget teremt.

### **Kormányzár**

A kormányoszlop zárai csaknem minden járműbe be vannak szerelve a gyártás során. A profi bűnözők azonban gyorsan megbirkóznak a gyári kormányzárakkal. A kiegészítő biztonság és a mozgás-gátlás más formáit kell ezért felszerelni.

### **Az üzemanyag-szelep mozgás-gátlása**

A leginkább használt módszer a jármű mozgásképtelenné tételére megakadályozza, hogy a motor elinduljon. A dízelmotorok esetében, ahol nincs elektromos gyújtási rendszer, a motort az üzemanyag befecskendező szivattyú lezárásával teszik mozgásképtelenné. A bűnözők azonban betörhetnek a vezetőfülkébe, legyőzhetik a kormányzár nehézségét és oldhatják a kéziféket, s azután képesek lehetnek elhajtani a járművel.

### **Az indító motor leblokkolása**

A jármű bármely típusú indítómotorját könnyen lehet blokkolni a kapcsolás megváltoztatásával. Az indítómotor leblokkolása gyakran a kombinált riasztási/mozgás-gátlási készülék részét képezi.

### **A fékrendszer leblokkolása**

A légfék leblokkoló szelepeket sok új fejlesztésnél láthatjuk már, mióta ezeket bevezették. Ezek most a riasztási rendszerekkel együtt működnek és tartalmazzák az üzemanyag szelep és indító motor blokkolást is.

### **Kerék bilincsek**

Ezek a mozgás-gátlás hatékony formáját képezik, különösen a személygépkocsiból származó kerekekre és a Transit típusú furgonok kisebb kerekeire. A kerékbilincsek a nagyobb haszongépjárműveknél nehezek és nehezen kezelhetők. A gépjárművezetőknek kell felszerelni és lezárni a helyükön, s így annak a kockázata, hogy vagy nem szerelik fel ezeket, vagy hogy nem megfelelően szerelik fel (különösen éjszaka) nagyobb, mint más jármű mozgás-gátló készülékeknél.

### **Nyerges pótkocsi mozgás-gátlás**

Messze a legáltalánosabb és hatékonyabb módja a nyerges pótkocsi mozgásképtelenné tételének a király-csap zár. Ez edzett acél bilincs vagy fedél, ami körülveszi vagy ráfekszik a király-csapra és rögzíti ebben a pozícióban. Ez lehetetlenné teszi a király-csap csatlakoztatását a nyeregtalponhoz a vontatón.

A király-csap zár felszerelése nehéz és piszkos munka. A pótkocsi támlábak zárai képeznek itt egy alternatívát. Mind a király-csap zár, mind a pótkocsi támláb-zár manuálisan működtetett készülék és így a gépjárművezetőnek kell felrakni és lezárni ezeket a megfelelő pozícióban.

### **Kamerák a járműveken**

A kamerákat egyre inkább használják a tehergépjárművek hátsó részén a gépjárművezető manőverezésének megkönnyítésére. Ezek is értékes rejtett intézkedést jelentenek a rakomány biztonságának figyelemmel kísérésére.

### **Riasztók**

A mozgásképtelenné tétel nem állítja meg a bűnözőket a vandalizmusban egy járműnél vagy annak kirakodásában ott, ahol áll. *A riasztási rendszerek két dolgot tesznek:*

- ezek erős hangot adni, ami figyelmeztetést és elrettentést biztosít; és
- amikor a jármű mozgás-képtelenné tevővel együtt szerelik fel 'idő takarítanak meg'.

*Amikor egy jármű-riasztót választunk, vegyük figyelembe, hogy:*

- manuális (a gépjárművezető állítja be) vagy automatikus (ön-beállító mindenkor); és
- a jármű saját akkumulátorából táplált vagy a jármű akkumulátor és támogató rendszerű legyen.

A jármű saját akkumulátorából táplált riasztási rendszer teljesen megfelelő lehet a kis kockázatú könnyű haszonjárműveknél, ahol az akkumulátor le van zárva a motortető alatt. A nagy haszongépjárműveknél, ahol az akkumulátor az alvázra van szerelve kiegészítő áramellátásra van szükség a riasztási rendszerek számára. Nem sok értelme van egy riasztási rendszernek, amit működés képtelenné lehet tenni az akkumulátor kapcsainak lekapcsolásával.

### **Tető jelzések**

Engedélyezett a nagy következményekkel járó veszélyes árukat szállító járműveken a tető jelölések használata. Ezek segítik a rendőrség légi támogatású eszközeinek az ellopott járművek azonosításában. A hatóságok ösztönzik a fuvarozókat a tető jelölések használatára, különösen azokat, akik rendszeresen szállítanak nagy következményekkel járó veszélyes árukat.

### **Vontató egység és pótkocsi, tank vagy konténer riasztási rendszerek**

A nagy kockázatú rakományok esetén független riasztási rendszer szerelhető fel a vontatóra és a pótkocsira, tankra vagy konténerre is. Ahol egyetlen riasztási rendszer szolgál a vontató és pótkocsi, a tank vagy a konténer számára, ha ezek össze vannak egymással kapcsolva, a rásegítő akkumulátort a pótkocsin, tankon vagy konténeren kell elhelyezni. Ennek az a feladata, hogy független védelmet adjon akkor, amikor a pótkocsi, tank vagy konténer lekapcsolva áll. Ez azonban a vontatót védelem nélkül hagyja, amikor a pótkocsit lekapcsolják. Ebben az esetben fontos a vontató mozgásképtelenné tétele.

### **Nyomkövetési rendszerek**

A nyomkövetési rendszerek szigorúan véve nem lopás-gátló rendszerek. De segíthetnek a tolvaj elijesztésében és a járművek fellelésében, ahol az idő gyakran igen lényeges tényező. A közlekedési telemetria vagy más nyomkövetési módszerek vagy készülékek használatával, figyelemmel lehet kísérni a nagy következményekkel járó veszélyes árukat szállító járművek mozgását, ahol ez lehetséges.

Az ellopott jármű és rakomány felügyelete egyre több üzemeltetőt indít a nyomkövető rendszerek standardként történő felszerelésére. A nyomkövető rendszer gyártók is az üzemeltetők növekvő érdeklődéséről számolnak be.

Egyes nyomkövetési rendszer-gyártók 24 órás figyelemmel kísérést kínálnak egy mozgás-érzékelőn keresztül, ami a vontatóra van felszerelve. A rendszer gyártó ezután figyelmeztetni tudja a tulajdonost, ha a jármű illegális mozgást végez. Ez gyors reagálást jelent a lopásra.

*Egyes nyomkövetési rendszerek kiegészítő jellemzőket kínálnak, mint pl.:*

- a jármű távolból történő mozgásképtelenné tétele;
- az ajtónyitás regisztrálása;
- a pánik figyelmeztetési rendszerek; és
- a geo-kerítési eszközök.

A geo-kerítés állandóan figyeli a járművet egy előre meghatározott útvonalon, vagy egy ismert helyen. Minden illegális mozgás automatikusan riadó készültséget vált ki.

A telematikai rendszerek jól bevált járműkezelési előnyöket kínálnak, valamint javítják a biztonságot. Az előnyök közé tartozik a jobb üzemanyag fogyasztás, a megnövekedett biztonság, és az olcsóbb karbantartás. Ezek az előnyök gyakran azt jelentik, hogy a telematikai rendszerek viszonylag rövid időn belül kifizetődnek.

## **2. Útmutató II. – Biztonsági Szolgálat Útmutató Üzemeltetési követelmények kialakításához**

Ezen Útmutató célja az, hogy képessé tegye a vezetőket arra, hogy jó értéket

nyerjenek a védelmi biztonsági intézkedésekre fordított pénz számára. Bevezeti egy strukturált módszertan koncepcióját a biztonsági követelmények meghatározására adott helyeken.

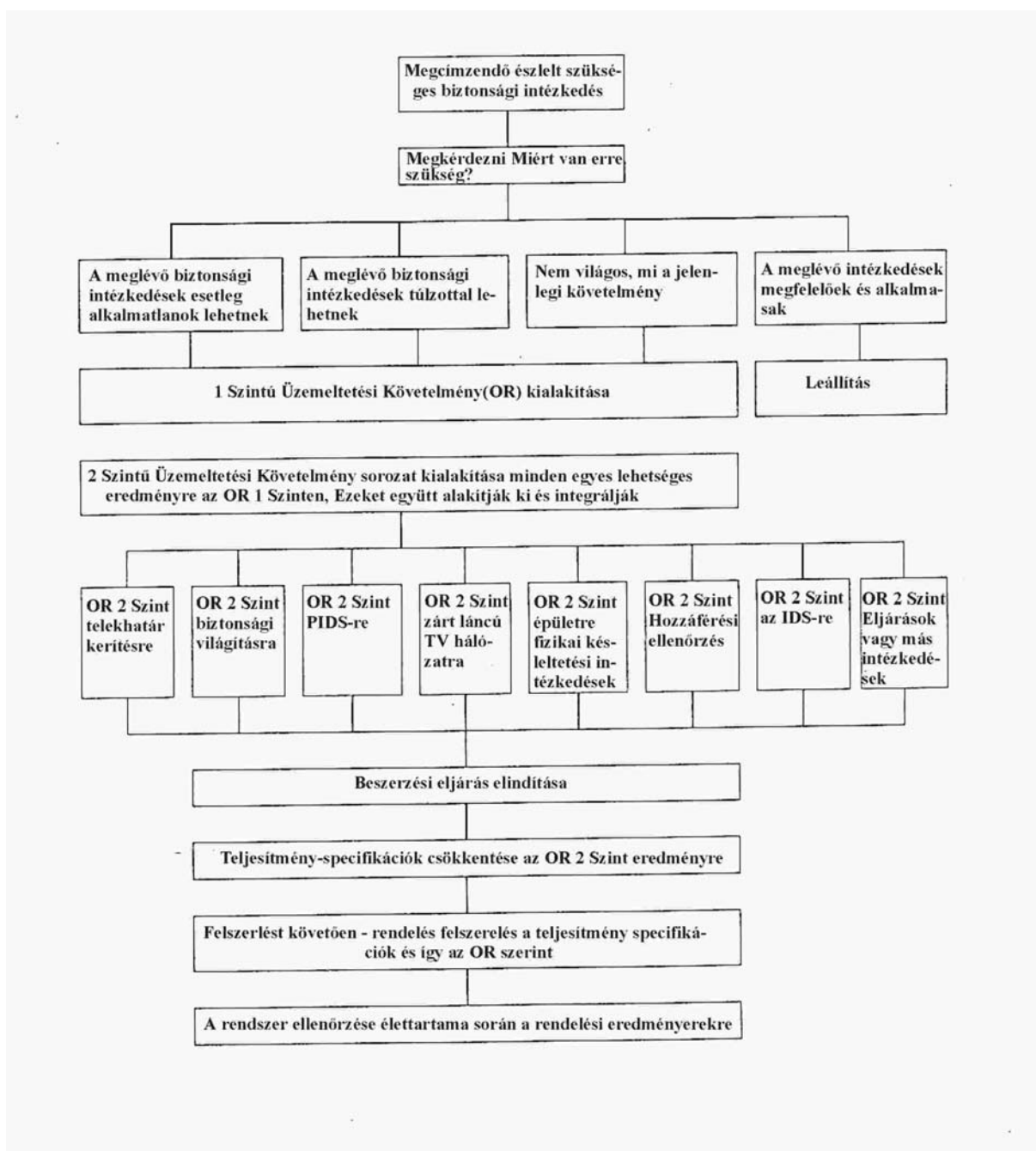
A folyamat egyszerűsítése érdekében az eljárást két részre bontjuk, az üzemeltetési követelmények 1 Szintjére és 2 Szintjére.

Ez a dokumentum az üzemeltetési követelmények 1 Szintjének kialakítására összpontosít. kiterjed a definícióra, beleértve az aktívák leírását, az észlelt fenyegetéseket, következményeket, észlelt sebezhetőségeket és a siker kritériumait is. Ez valójában legfeljebb 10 kérdés jegyzéke, amelyeket nem technikai módon tesznek fel és egyenes válaszokat igényelnek.

Az üzemeltetési követelmények 2 Szintje az üzemeltetési követelmények 1 Szintjének teljesítéséből következik és egyedi intézkedésekre irányul (kerítések, zárt láncú TV hálózat, hozzáférési ellenőrzés, stb.) hasonló módon, mint az 1 Szint eljárása, de ami ezzel együtt képezi az alapot a teljesen integrált biztonsági megoldáshoz.

Az üzemeltetési követelmények teljes rendszerének folyamat-ábrája az 1. ábrán látható.

## Üzemeltetési követelmények – Folyamat-ábra



1. ábra

## Üzemeltetési Követelmények – 1 Szint

Az Üzemeltetési Követelmények 1 Szintje a szükséges teljes biztonság példakénti ismertetése.

*Ez meghatározza:*

- A szóban forgó helyet vagy épületet.
- A megvédendő vagyontárgyakat.
- A vagyontárgyakkal szembeni észlelt fenyegetéseket és ezek előfordulásának valószínűségét.
- A kompromisszum következményeit, vagy a vagyontárgyakban okozott kárt.
- A vagyontárgyak fizikai területeit, amelygondot okoznak és e területek sebezhetőségét a fenyegetések révén.
- A siker-kritériumokat.
- A lehetséges kimeneteket.

Az ÖSSZES érdekeltnek be kell kapcsolódnia az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szintjének kialakításába. (Lásd 2. ábrát). Az érdekelt bárki, akinek érdeke fűződik a hely vagy az épület működtetésének biztonságához. Ez magában foglalja a biztonsági vezetőket, az épület tulajdonosokat, az épületet használók képviselőit, a pénzeszközök birtoklóit és minden jelenlegi vagy javasolt technikai biztonsági rendszer működtetőjét.

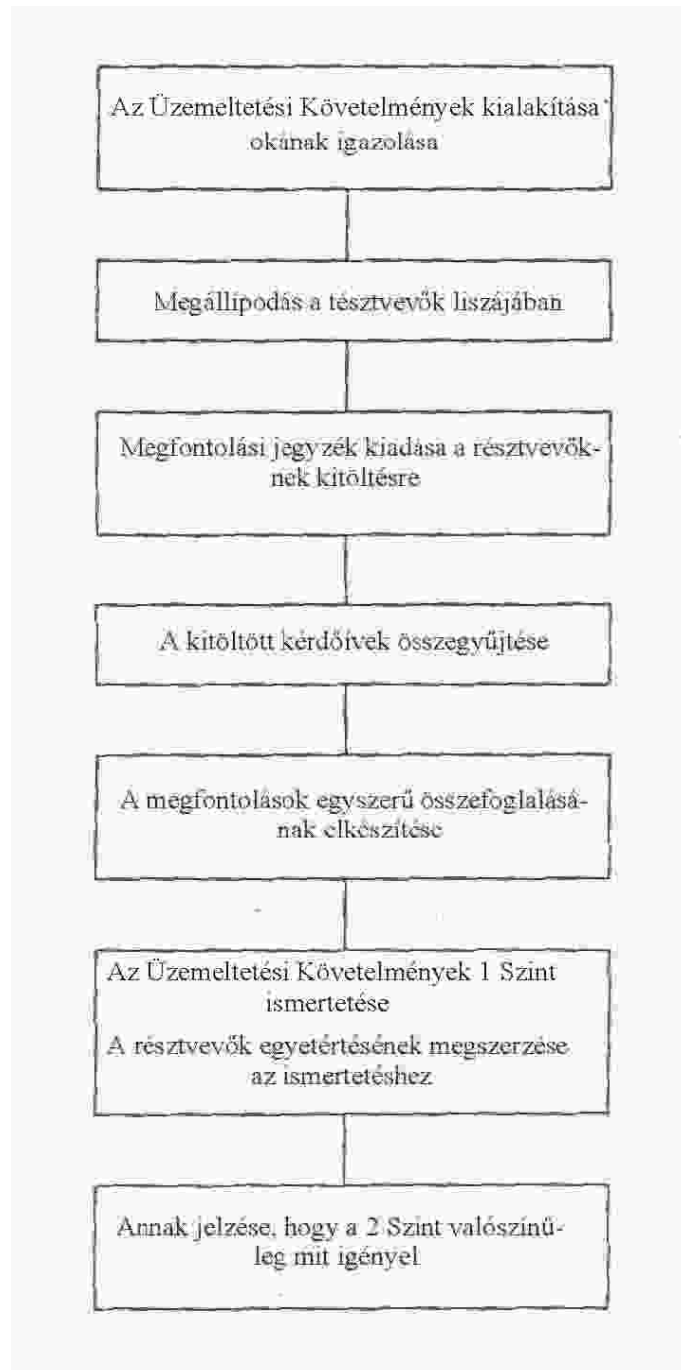
Az összes érdekeltet meg kell kérni, hogy töltsenek ki egy ellenőrzési listát úgy, hogy nézeteik és érdekeik figyelembe legyenek véve. Az ellenőrzési listát a "megfontolások összesítése" annak hangsúlyozásával, hogy az nem teljes körű és nem tartalmaz prioritási sorrendet.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szintjének befejezésekor az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintjét kell elkészíteni.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintje az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szintjének folytatása és egy sokkal részletesebb felülvizsgálatot ad minden szóban forgó területre.

### **Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint Ismertetése**

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) ismertetés az ellenőrzési listából összegyűjtött információk egy írott összefoglalása. Ezt a kitöltött ellenőrzési listával lehet alátámasztani, ha ez szükséges.

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint – Folyamat-ábra**

2 ábra



## **Üzemeltetési Követelmények (OR) – 1 Szint – a megfontolások összefoglalása**

### **1. Hely vagy épület**

A hely vagy épület elhelyezkedésének ismertetése és minden háttér magyarázat annak elsőbbségéről vagy jelentőségéről. A megfontolás alatt álló telek vagy épület határainak bemutatása. Ez annak biztosítására van, hogy világos legyen, hogy az épület körüli milyen területet használnak a biztonsági intézkedések számára.

### **2. Érdekeltek**

Az összes érdekelt jegyzéke, akinek érdeke fűződik a hely vagy az épület működési biztonságához. Igazoljuk, hogy kinek az elsőbbségei a legfontosabbak, és hogy hogyan lehet az egymással összeütközésbe kerülő elsőbbségeket megoldani.

### **3. A megvédendő vagyontárgyak**

Azon vagyontárgyak jegyzéke, amelyeket meg kell védeni (emberi, fizikai, eszmei) ezek értékével együtt (emberi, pénzügyi, üzemeltetési, politikai).

### **4. A fenyegetés**

Az észlelt fenyegetés, a támadók valószínű képességei, a várhatóan általuk használt eszközök és a támadás legvalószínűbb módszereinek ismertetése. Próbáljuk meg nagyjából értékelni az esemény bekövetkezésének valószínűségét és gyakoriságát.

### **5. A kompromisszum következményei**

Ismertessük, hogy melyek ezek pénzügyi, üzemeltetési, morális és politikai (zavarok) következményei. [A helyszínen különböző vagyontárgyak lehetnek, különböző következményekkel – ezeket regisztrálni kell]. Ágyazzuk bele a hely/épület jelentőségébe a fenti 1 fejezethez.

### **6. A megfontolás területe és a sebezhetőség**

Ezek azok a területek, ahol a vagyontárgyak találhatóak. Meg kell kísérelni megjelölni, hogy hol sebezhetőek ezek a területek a fenyegetésektől. [Ágyazzuk bele a támadás legvalószínűbb módszereibe (fenti 4 fejezet)].

Soroljuk fel mindegyik meghatározott területet. Ezek mindegyike később az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintjének tárgya lesz.

### **7. Siker-kritériumok**

Milyen változásokra van szükség a jelen helyzetben, ami megadná az, hogy a biztonsági változtatások sikeresek.

### **8. Egyéb tényezők**

Vegyünk fel minden korlátozást, mint a tervezési engedély, szomszédos létesítmények, személyzettel való ellátási szintek, reagáló erők és környezeti megfontolások, mint az időjárás és a vegetáció. Ez a fejezet megadja, hogy milyen lehetséges megoldások vannak kiértékelve és miért.

### **9. Lehetséges következmények**

Miközben a 'megfontolási területeket és sebezhetőségeket' vesszük számításba,

különböző lehetséges megoldások jutnak eszünkbe. Ezeket a gondolatokat meg kell jelezni minden alkalmazható korlátozással együtt. Tartsuk nyitva képzeletünket; ez még csak az igények ismertetése, nem a végső megoldásoké.

**Megjegyzés:** Ez a lista nem állapít meg elsőbbségeket és nem teljes körű, és nem kell szükségképpen teljessé tenni később sem. Ez csak útmutatásként szolgál.

### **Üzemeltetési Követelmények (OR) – 2 Szint**

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint folytatása és célja az egyes érintett területekre történő részletesebb összpontosítás azok lehetséges eredményeinek számbavételével.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint ösztönöz egyes lehetséges megoldások javasolására. Ezek némelyike gyorsan számításba vehető egészen érvényes okokból (üzemeltetési vagy esztétikai okokból, pl.) és egy megjegyzés tehető erre vonatkozóan. A fennmaradókat részletesebben meg lehet vizsgálni az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintjén.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint a vagyontárgyakra, fenyegetésekre és valószínűségekre, a kompromisszumok következményeire, a sebezhetőségekre, s a siker-kritériumokra és a lehetséges eredményekre irányul.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a javasolt eredmények mindegyikét vizsgálja meg és bővíti az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szintet és emellett az eredmény, a célszempontok, üzemeltetési csatlakozások, és kockázat-elemzés funkciókat veszi tekintetbe.

Számos Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint lehet, s ezek némelyike is számításba vehető technikai megoldásként és részletesen figyelembe vehető, miközben a fennmaradók összekapcsolódnak, hogy megfelelő integrált megoldást adjanak.

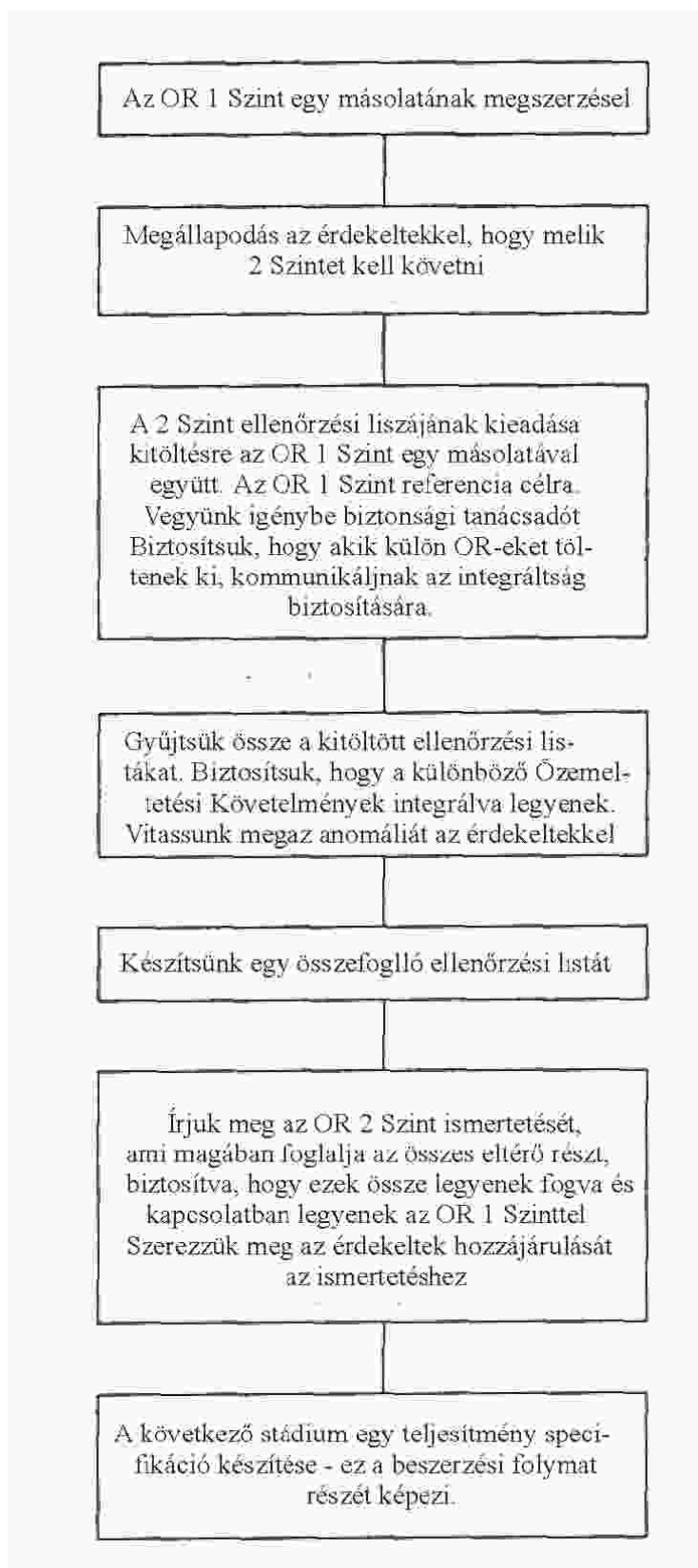
Példaként ismét egy hely Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szintű lehet és a telekhatár bekerítését igényli észleléssel kiegészítve, s ez már Üzemeltetési Követelmények (OR) 21 Szintet igényel: bekerítés, PIDS [telekhatáron behatolók észlelési rendszere], világítás és zárt láncú TV felügyelet. Hasonlóan, az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint egy iroda blokkal a fizikai megerősítést igényli és belső Betolakodó észlelési rendszer [IDS] Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintet igényel az épület szerkezetre és IDS rendszerre.

### **Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint ismertetés**

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint ismertetés egy írott információs összefoglaló, amit az ellenőrzési listából gyűjtöttek ki. Ezt az ellenőrzési listával lehet kiegészíteni, ha ezt hasznosnak ítélik. Ehhez az ismertetéshez mindig hozzá kell fűzni az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint egy másolatát, úgyhogy a kapcsolata megállapodás szerinti igényvel világos legyen.

Az egyszerű ismertetésnek ki kell terjednie minden számításba vett intézkedésre, ez biztosítja, hogy a következő fázis, a teljesítmény-specifikáció teljesen az intézkedések integrálására irányuljon hatásos megoldást biztosítva.

Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint nem specifikáció, ez bővíti az 1 Szint követelmény ismertetését, több részletet adva, ami lehetővé teszi a tervező számára, hogy teljesítmény specifikációt készítsen, amelyek a lehetséges megoldások tartományát lefedik. A teljesítmény specifikációk megadják a javasolt rendszerek paramétereit. amit az érdekeltek összehasonlíthatnak az Üzemeltetési Követelményekkel és jól informált döntést hozhatnak a biztonsági kockázat kezeléséről a helyszín vagy épület tekintetében, mielőtt áttérnének a beszerzési eljárásra.

**Az Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szintje – Folyamat-ábra**

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a telekhatár kerítésre**

### Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a telekhatár kerítésre

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
	√							

<b>1. Érintett terület</b> Azonosítsuk a megvédendő határokat	
<b>2. Mi a telekhatás kerítés funkciója/mik a funkciói?</b> A telekhatár lehatárolása Elijesztés a behatolástól a területre <sup>1</sup> Védelem az átmászással szemben <sup>1</sup> Az átvágással szembeni védelem <sup>1</sup> Külső és belső kerítés steril zónával PIDS [telekhatáron behatolók észlelési rendszerére] támogatása Őrök és/vagy tevékenységük elrejtése ( <sup>1</sup> annak megadása, hogy kinek a részéről)	
<b>3. Sebezhető pontok</b> Azon jellemzők felsorolása, amelyek csökkentik a telekhatár kerítés hatásosságát (lefedett területek, fák, szomszédos épületek, más átmászást segítő elemek.)	

<p><b>4. Környezeti megfontolások</b>  a szükség a helyi hatóság tervezési engedélyére?  A szomszédos tulajdon leírása  A kerítés tető típusa esetleges korlátozást jelent?</p>	
<p><b>5. Teljesítmény követelmények</b>  Mi a maximális válaszadási idő a behatoló észlelésétől az elfogásáig?  <b>Ahol nincs PIDS felszerelve</b> a kívánt késleltetés megadása  A kívánt késleltetés az átmászással szemben.  (Ha kettős kerítés van mindegyik ismertetése)</p>	
<p><b>6. Kockázat-elemzés</b> (igazolva mindegyik érdekelttel)  Kötelező ez a feladat vagy minimális alap-intézkedésekkel lefedett?</p>	
<p>Összehasonlítás más érintett területekkel, mi ezek prioritása?</p>	
<p>Mi a valószínűsége a fenyegetési tevékenység előfordulásának és milyen gyakori ez?</p>	
<p>Mik az előnyei e feladat túlzásba vitelének vagy el nem végzésének?</p>	
<p><b>7. Siker-kritériumok</b>  Ha a feladatot elvégzik, milyen eredményt lehet figyelembe venni a siker kimutatásához?  Soroljunk fel annyi, amennyit csak lehet.</p>	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a Biztonsági Világításra**



## Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a Biztonsági Világításra

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
		√						

<b>1. Érintett terület</b> Azonosítsuk a megvédendő határokat	
<b>2. Mi az elsődleges funkciója a világítási rendszernek?</b> Elijesztés a területre belépéstől (adjuk meg hogy kitől) Az örök és/vagy tevékenységük elrejtése A vizuális megfigyelés segítése az őrzőket végzők számára A zárt láncú TV hálózat felügyelet támogatása Jármű/gyalogos belépési pont A járművek megkeresésének támogatása	
<b>3. Mi a másodlagos funkciója a világítási rendszernek?</b> <b>Eljieszti a belépést a területre (kinek a részéről)</b> Az örök és/vagy tevékenységük elrejtése A vizuális megfigyelés segítése az őrzőket végzők számára A zárt láncú TV hálózat felügyelet támogatása Jármű/gyalogos belépési pont A járművek megkeresésének támogatása	
<b>4. Meglévő világítás</b> Adjuk meg, hogy milyen világítás van meg már A telken kívüli utca-világítás Kényelmi és épület-világítás a telken belül Milyen típusú lámpát használnak?	

<p><b>5. Környezeti megfontolások</b>  Van szükség a helyi hatóság tervezési engedélyére?  A szomszédos tulajdon leírása  Soroljuk fel az összes, a telekhatár közelében lévő utat és vasutat</p>	
<p><b>6. Üzemeltetési kérdések</b>  Van szükség alapvető elsötétítésre?  Leszerelhető oszlopokra van szükség a karbantartáshoz?  Van szükség különleges ellenőrzésre, pl. fotocella manuális felülbírálással?  Milyen energia-ellátás szükséges – radiális, körhálózat, többszörös körhálózat – érinti az ellátás biztonságát.</p>	
<p><b>7. Teljesítményi követelmények</b>  Adjuk meg az igényt az üzemeltető szempontjából, pl.:  A bemászó behatoló megpillantása xx méterre a kerítéstől  A kerítés szerkezet sérülésének észlelése  A jármű színének felismerése  A bőr-szín észlelése</p>	
<p><b>8. Kockázat-elemzés (egyeztesse minden érdekelttel)</b>  Ez a feladat kötelező vagy a minimális alap-intézkedésekkel lefedett?</p>	
<p><i>Hasonlítsa össze más érintett területekkel, mi ennek a prioritása?</i></p>	
<p><i>Mi a valószínűsége a fenyegetési tevékenység előfordulásának és milyen gyakori ez?</i></p>	
<p><i>Mi az előnye e feladat eltűlésének vagy el nem végzésének?</i></p>	
<p><b>9. Siker-kritériumok</b>  Ha a feladatot elvégzik, milyen eredményt lehet figyelembe venni a siker kimutatására?  Soroljunk fel annyit, amennyit csak lehet.</p>	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a zárt láncú TV hálózat felügyeleti rendszerek számára**

## Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a zárt láncú TV hálózat [CCTV] felügyeleti rendszerekre

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
			√					

<p><b>1. Érintett terület</b> Azonosítsuk a megvédendő határokat (Ahol a lefedett terület nagy vagy bonyolult, célszerű a terület kisebb egységekre bontása és mindegyikre egy külön ellenőrzési lista készítése.)</p>	
<p><b>2. Mit kell megfigyelni?</b> Írjuk le az érintett objektum(ka)t ( a megtekintendő célpont(ka)t)</p>	
<p>Írjuk le azt a tevékenységet, ami veszélyt jelent a bemenetnél. [Ezt esetleg a sebezhető térségekre belépés, egy vagyontárgy vagy járműves betörés lefedi]</p>	
<p><b>3. A megfigyelés célja</b> Soroljuk fel a megfigyelési kritériumokkal érintett mindegyik specifikus területet. Ezek a kritériumok a megfigyelés, az észlelés, a felismerés vagy a célpont azonosítása. Ahol telehatás érzékelési rendszereket irányoznak elő, vegyük figyelembe a zóna hosszát és elhelyezkedését is.</p>	
<p><b>4. Reagálás a tevékenységre</b> A nap melyik időszakában jelent a tevékenység fenyegetést?</p>	
<p>Amikor a fenyegető tevékenységet észlelik, mi lesz a reagálás erre?</p>	
<p>Milyen gyorsan kell megjelenni a tevékenység helyén?</p>	

Vegyük figyelembe az esemény ellenőrzését és a reagáló erővel történő kommunikációt is.	
<b>5. Az üzemeltetői csatlakozási felület (interfész)</b> Hol figyelik a tevékenységet, és ki végzi ezt.	
Ki hozza meg a reagálási döntést.	
Hogyan érkezik meg a döntés.	
Milyen gyorsan kell az üzemeltetőnek reagálnia a tevékenységre ahhoz, hogy a válasz hatékony legyen?	
Vegyük tekintetbe, hogy minek kell rendelkezésre állnia ahhoz, hogy az üzemeltető meghozza a helyes döntést.	
<b>6. Kockázat-elemzés</b> (Igazoltassuk az érdekelttekkel) Kötelező ez a feladat vagy a minimális alap-intézkedések kiterjednek erre?	
Hasonlítsuk össze más érintett területekkel, mi a prioritása az egyes területeknek?	

Mi a valószínűsége a fenyegetési tevékenység előfordulásának és milyen gyakori ez?	
Mi az előnye e feladat túlteljesítésének vagy nem teljesítésének?	
<b>7. Siker-kritériumok</b> Ha elvégzik ezt a feladatot, milyen eredményeket lehet figyelembe venni a siker kimutatásához? Soroljunk fel amennyit csak lehet.	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a telekhatáron behatolók észlelési rendszerére (PIDS)**

### Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a telekhatáron behatolók észlelési rendszerére (PIDS)

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
				√				

<p><b>1. Érintett terület</b> Írjuk le a területet vagy telekhatárolást, ahol észlelésre van szükség Mi a telekhatár megközelítő hossza? Hol nem összefüggő a telekhatár (kapuk, folyók, épületek, stb.) Van steril térség? Ha van milyen széles ez?</p>	
<p><b>2. Mit kell érzékelni?</b> Írjuk le az érintett objektumo(ka)t (az észlelendő célpont(ok)at). Írjuk le azt a tevékenységet, ami fenyegeti a telekhatárt.</p>	
<p><b>3. Sebezhető pontok</b> Soroljuk fel azokat a pontokat a telekhatár mentén, amelyek megnövekedett sebezhetőséget okoznak. A telekhatárhoz közeli vízfolyások, folyók, stb. Szélsőséges környezeti feltételek. Járműveknek a fenyegetéshez közeli helyre jutása.</p>	
<p><b>4. Reagálás a tevékenységre</b> A nap melyik időszakában jelent a tevékenység fenyegetést? Amikor fenyegető tevékenységet észlelnek, mi legyen a válasz erre? Milyen gyorsan kell megjelenni a tevékenység helyén? Vegyük tekintetbe az esemény ellenőrzését és a reagáló erővel történő kommunikációt is.</p>	



<b>5. Az üzemeltetői interfész</b> Hol figyelik a tevékenységet, és ki végzi ezt.	
Ki hozza meg a reagálási döntést.	
Hogyan érzékelik meg a döntés?	
Milyen gyorsan kell az üzemeltetőnek reagálnia a tevékenységre ahhoz, hogy a válasz hatékony legyen?	
Vegyük tekintetbe, hogy minek kell rendelkezésre állnia ahhoz, hogy az üzemeltető meghozza a helyes döntést.	
<b>6. Kockázat-elemzés</b> (Igazoltassuk az érdekeltekkel) Kötelező ez a feladat vagy a minimális alap-intézkedések kiterjednek erre?	
Hasonlítsuk össze más érintett területekkel, mi a prioritása az egyes területeknek?	
Mi a valószínűsége a fenyegetési tevékenység előfordulásának és milyen gyakori ez?	
Mi az előnye e feladat túlteljesítésének vagy nem teljesítésének?	
<b>7. Siker-kritériumok</b> Milyen hatásosan kell a feladatot elvégezni (vegyük számításba az észlelési rátákat és a téves riasztásokat?) Ha elvégzik ezt a feladatot, milyen eredményeket lehet figyelembe venni a siker kimutatásához? Soroljunk fel annyit, amennyit csak lehet.	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a fizikai késleltetési intézkedésekre**

### Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a fizikai késleltetési intézkedésekre

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
					√			

<p><b>1. Érintett terület</b> (meglévő épület) Azonosítsuk az őrzést igénylő épület vagy helyiség elemeit. Azonosítsuk azt, hogy hol van szükség késleltetésre, és hogy hol nincs ilyen jelenleg.</p> <p><b>Érintett terület</b> (új épület) Azonosítsuk a fizikailag a támadással szemben megerősítendő épület elemeit. Azonosítsuk a késleltetés legjobb helyét.</p>	
<p><b>2. Mi a fizikai Korlát(ok) funkciója/melyek ezek funkciói?</b> Az épületbe vagy a területre történő behatolástól való elijesztés (adjuk meg hogy kié) Észlelési pont biztosítása Egy " észlelési késleltetési pont" biztosítása</p>	
<p><b>3. Sebezhető pontok</b> Soroljuk fel azokat a jellemzőket, amelyek könnyen megghiúsíthatók (kik részéről)</p>	
<p><b>4. Környezeti megfontolások</b> Felsorolt építmény-korlátozások. A tulajdon típusa, azaz ipari, irodai, stb.</p>	
<p><b>5. Teljesítmény-követelmények</b> Mi a maximális reagálási idő az észleléstől számítva</p>	

<p><b>6. Kockázat-elemzés</b> (Igazoltassuk az érdekeltekkel) Kötelező ez a feladat vagy a minimális alap-intézkedések kiterjednek erre?</p>	
<p>Hasonlítsuk össze más érintett területekkel, mi a prioritása az egyes területeknek?</p>	
<p>Mi a valószínűsége a fenyegetési tevékenység előfordulásának és milyen gyakori ez?</p>	
<p>Mi az előnye e feladat túlteljesítésének vagy nem teljesítésének?</p>	
<p><b>7. Siker-kritériumok</b> Ha elvégzik ezt a feladatot, milyen eredményeket lehet figyelembe venni a siker kimutatásához? Soroljunk fel annyit, amennyit csak lehet.</p>	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a hozzáférés ellenőrzésére**

### Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a hozzáférés ellenőrzésére

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
						√		

<p><b>1. Érintett terület</b> (meglévő épület) Azonosítsuk az őrzést igénylő épületet vagy helyiséget, ahol belépési ellenőrzésre van szükség. "Zónákra" van a épület/hely osztva?</p>	
<p><b>2. Mit kell ellenőrizni?</b> <i>Emberek, járművek</i></p>	
Jelöljük meg a valószínű napi átlagos és csúcsforgalmi átbocsátást	
<p><b>3. Sebezhető pontok</b> Pontok, ahol a bejutást ellenőrizni kell.</p>	
Minden más bemeneti pontot a területen biztosítani kell. Jelöljük meg, melyek a vészkijáratok.	
<p><b>4. Ellenőrzési követelmények</b> <u>Tűzoltók követelményei</u> Kiszabadulás vészhelyzetben. Szemle-pontok. Foglaltsági jelentések igénye szám és hely szerint? (Hátsó kapu elleni, visszajövetel elleni és belopódzás/kilopódzás elleni hatások)</p>	
Mik a követelmények a mozgáskorlátozottak hozzáféréseivel kapcsolatban?	
<p>Minimális biztonsági követelmények Minimális foglaltságot igénylő területek.</p>	

Hátsó kapun bejövés elleni intézkedések? Visszatérés elleni intézkedések? Megkerülési korlátok?	
Hogyan ellenőrzik a mozgáskorlátozottak, látogatók és más belépési igazolvánnyal nem rendelkező személyeket?	
Hogyan ellenőrzik a kiszállításokat?	
Vegyük tekintetbe a zseton opciókat: Szomszédság, szomszédság plusz PIN Beszivárgás, beszivárgás plusz PIN	
<b>5. Üzemeltetői interfész</b>	
Hol történik a belépési adatok és vészriasztási figyelése?	
Ki táplálja be az adatokat és válaszol a riasztásokra és készít jelentést?	
Hogyan gyűjtik be a belépési adatokat vagy módosításokat? Hogyan dolgozzák fel a biztonsági engedélyeket?	
<b>6. Kockázat-elemzés</b> (Igazoltassuk az érdekeltekkel) Kötelező ez a feladat vagy foglalkoznak ezzel a minimális alapintézkedések?	
Hasonlítsuk össze más érintett területekkel, mi ezek prioritása?	
Mi a valószínűsége az illetéktelen belépési kísérlet előfordulásának és milyen gyakori ez?	
Mi az előnye a túlteljesítésnek vagy az el nem végzésnek?	
<b>7. Siker-kritériumok</b> Ha a feladatot elvégezzük, milyen eredményeket lehet figyelembe venni a siker kimutatására? Soroljunk fel annyit, amennyit csak lehet.	

**Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a betolakodó észlelési rendszerekre  
(IDS)**



## Üzemeltetési Követelmények (OR) 2 Szint a betolakodó észlelési rendszerekre (IDS)

Adjuk meg az Üzemeltetési Követelmények (OR) 1 Szint címét és dátumát, amire a 2 Szint vonatkozik								
Tüntessük fel az Üzemeltetési Követelmények (OR) egyéb 2 Szintjeit, amelyeket ezt követően készítünk el:	Kerítés	Világítás	Zárt láncú TV	PIDS	Fizikai késlelt.	Hozzáférés ell.	IDS	Egyéb?
							√	

<b>1. Érintett terület</b> Azonosítsuk az lefedendő épületet vagy helyisége(ke)t.	
<b>2. Mit kell észlelni?</b> Írjuk le az érintett objektumo(ka)t. Írjuk le azt a tevékenységet, ami fenyegetést jelent a vagyontárgyakra.	
<b>3. Sebezhető pontok</b> Soroljuk fel a lehetséges behatolási pontokat az érintett területre (ajtók, ablakok, tető, csatornák, stb.)	
<b>4. Reagálás a tevékenységre</b> A nap melyik időszakában jelent a tevékenység fenyegetést? Amikor fenyegető tevékenységet észlelnek, mi legyen a válasz erre? Milyen gyorsan kell megjelenni a tevékenység helyén? Vegyük tekintetbe az esemény ellenőrzését és a reagáló erővel történő kommunikációt is.	
<b>5. Az üzemeltetői interfész</b> Hol figyelik a tevékenységet és ki végzi ezt. Ki hozza meg a reagálási döntést. Hogyan érkezik meg a döntés? Milyen gyorsan kell az üzemeltetőnek reagálnia a tevékenységre ahhoz, hogy a válasz hatásos legyen? Vegyük tekintetbe, hogy milyen igényeknek kell	

rendelkezésre állniuk az üzemeltető számára ahhoz, hogy a helyes döntést hozza meg.	
<b>6. Kockázat-elemzés</b> (Igazoltassuk az érdekeltekkel) Kötelező ez a feladat vagy foglalkoznak ezzel a minimális alapintézkedések?	
Hasonlítsuk össze más érintett területekkel, mi ezek prioritása?	
Mi a valószínűsége az illetéktelen belépési kísérlet előfordulásának és milyen gyakori ez?	
Mi az előnye a túlteljesítésnek vagy az el nem végzésnek?	
<b>7. Siker-kritériumok</b> Ha a feladatot elvégezzük, milyen eredményeket lehet figyelembe venni a siker kimutatására? Soroljunk fel annyit, amennyit csak lehet.	

### 3.3. Útmutató III.

A 2001. szeptember 11.-i eseményeket követően a nemzetközi jogalkotók szükségesnek látták intézkedések kidolgozását az áruk közúti, vasúti és belvízi szállításának biztonságára a lehetséges terrorista kockázatok miatt.

A vonatkozó ENSZ ajánlások alapján a **biztonsági rendelkezéseket** – a klasszikus **biztonsági intézkedésekkel** összevetve – egy új fejezetben, az 1.10 ADR/RID/ADNR-ben sorolták fel. Mivel a 1.10 fejezet megfogalmazása nem teljesen logikus, nem követtük annak számozási rendszerét, hanem egy módszeresebb struktúrát képeztünk.

Ezek az intézkedések 2005. január 1-jén lépnek hatályba a szokásos 6 hónapos átmeneti időszakokkal 2005. július 1-jén. Az érintett vállalatok azonban nem építhetnek ezekre a dátumokra, hanem az előkészületeket a lehető leghamarabb meg kell tenniük. Tudatában kell lenniük annak, hogy a törvényhozó kifejezetten kifejezte azt a célt, hogy a szabályozások a terroristák veszélyes árukkal való visszaélése kockázata miatt, amelynek révén személyek vagy áruk lehetnek veszélyeztetve, a hatás minimálissá tételének eszközei legyenek. Abszolút védelmet nem lehet elérni, mert valóban a veszélyes áruk szállításával foglalkozók klasszikus kockázatát soha nem lehet teljesen megszüntetni.

A biztonsági intézkedéseknek minden olyan vállalat biztonsági és minőség-kezelési rendszerének szerves részét kell képeznie, amelyek a veszélyes áruk szállításával foglalkoznak.

Az 1.10 fejezet szabályozásai *dőlt betűvel*, valamint keretbe vannak foglalva, és megelőzik a vonatkozó kommentárokat.

*A javaslatokat a DSLV (a Német Áruszállítmányozási és Logisztikai Társaság, a Német Vegyi Kereskedelmi Társaság, és a Német Vegyipari Társaság) dokumentációja alapján közöljük.*

**Jelenleg még nem áll rendelkezésre** a 2005-ben hatályossá váló szabályozás összevont szövegváltozata.

#### **1.10 Fejezet Biztonsági rendelkezések**

**Megjegyzés:** *E fejezet céljaira a "biztonság" a veszélyes áruk személyeket, árukat vagy a környezetet veszélyeztető ellopása vagy az azokkal való visszaélés kockázatának minimálissá tételére irányuló intézkedésekre és elővigyázatosságra vonatkozik.*

A szabályozás szövegével ellentétesen először az 1.10 fejezet alkalmazási részét magyarázzuk meg, amit a törvényhozó nem a fejezet elejére, hanem a végére tett.

**1.10.4 Alkalmazási terület****RID**

*Az 1.10.1, 1.10.2 és 1.10.3 fejezeteket nem alkalmazzák, ha a vagononkénti vagy konténerenkénti mennyiségek nem haladják meg az 1.1.3.6 alfejezetben megadott értékeket.*

**1.10.4 ADR**

*Az 1.1.3.6 alfejezet szerint az 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 fejezeteket és a 8.1.2.1d) alfejezetet nem alkalmazzák, ha az egy rakomány-egységben szállított csomagolt veszélyes áruk mennyisége nem haladja meg az 1.1.3.6.3 alfejezetben meghatározott mennyiséget. Az 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 fejezetek és a 8.1.2.1d) alfejezet specifikációit nem alkalmazzák, ha az egy rakomány-egységben, tartályban vagy ömlesztve szállított mennyiség nem haladja meg az 1.1.3.6.3 alfejezetben meghatározott mennyiséget.*

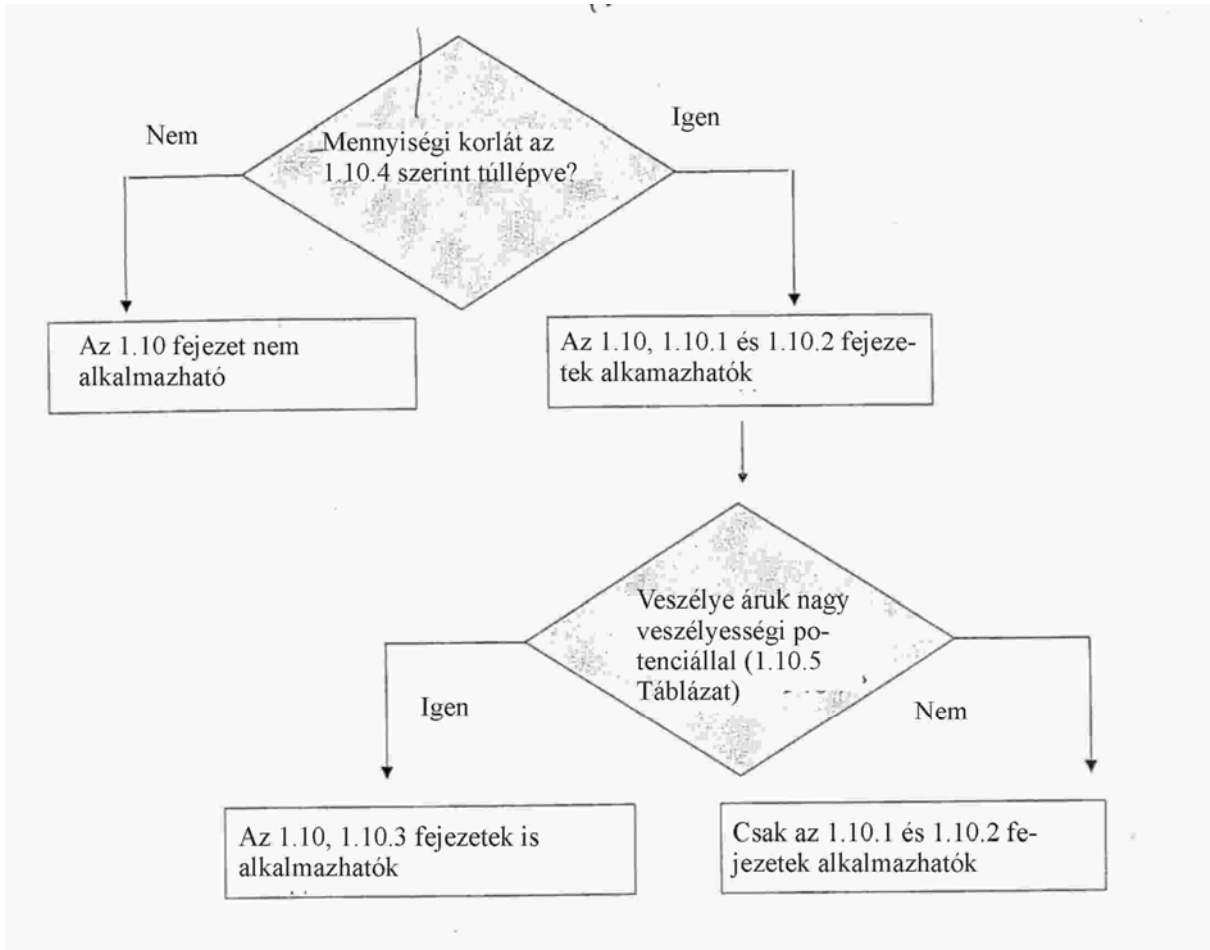
Az 1.10 fejezet szabályozásait nem alkalmazzák a korlátozott mennyiségű és az ADR 1.1.3.6 alfejezetében megadott szintek alatti mennyiségű szállításra.

A mennyiségi korlátozások a szállítási egységre vonatkoznak. Ez nem akadályozza meg azt, hogy az egy vállalat által szállított vagy kezelt teljes éves mennyiség meghaladja ezt a korlátot. Ennek az, az értelme, hogy a visszaélés csak a szállítás egyes tevékenységeire vonatkozik.

Ha a mennyiségi korlátokat túllépik, alkalmazni kell a szabályozásokat. Az 1.10.1 és 1.10.2 fejezeteket kell alkalmazni. A nagy következményekkel járó veszélyes áruk esetében az 1.10.3 fejezetet is alkalmazni kell.

Az 1.10.3 fejezet az új fejezet általános szándékainak intenzívebbé tételeként egy speciális szabályt vezet be a nagy következményekkel járó veszélyes árukra, s nem foglalkozik az általános visszaéléssel és az ehhez kapcsolódó veszélyekkel, hanem kifejezetten a terrorista célokra történő alkalmazással és ennek súlyos következményeivel.

*A következő folyamatábra mutatja a meghozandó döntések következményét:*



### **1.10.1** *Általános rendelkezések*

**1.10.1.1** *Minden személynek, aki a veszélyes áruk szállításában részt vesz, felelősségével arányos mértékben kell figyelembe vennie a veszélyes áruk szállítására érvényes, ebben a fejezetben vannak kifejtett biztonsági követelményeket.*

Minden ebben részt vevő személynek tudatában kell lennie a veszélyes árukkal való visszaélés lehetőségének. Mindenkinek figyelembe kell vennie a vonatkozó törvénykezést vállalatának szervezetén belüli felelősségének megfelelően.

**1.10.1.2** *A veszélyes árukat csak olyan fuvarozónak szabad felkínálni, akit megfelelően azonosítottak.*

Nincs szükség speciális tevékenységre, ha a szokásos kapcsolat áll fenn a fuvarozóval, mivel az üzleti partner azonossága ismert.

Amikor egy új üzleti kapcsolatot indítunk be, a partner megbízhatóságáról meg kell bizonyosodni. Ez az egyedileg létrehozott, a fuvarozó vállalatok kiválasztási eljárásain vagy a szabványos követelményi profilokon alapulhat (pl. CEFIC Biztonsági és Minőségkezelési Rendszer – SQAS).

Az árukat csak akkor lehet átadni szállításra, ha az áruk átvételi jogát megfelelő intézkedések biztosítják.

**1.10.1.3** *Az átmeneti tárolási területek a terminálokon, átmeneti tárolási helyeken, jármű lerakatokban, kikötési területeken és átmeneti tárolásra használt rendező pályaudvarokon a veszélyes áru szállítása során megfelelően ellenőrzöttek, és kivilágítottak kell legyenek, s ahol lehetséges és megfelelő, ne legyenek hozzáférhetőek a nagyközönség számára.*

A közúti szállító járművek biztonsága kérdésében hivatkozunk az ADR 8.4 fejezetére (a járművek felügyelete).

**1.10.1.4** *A veszélyes árut szállító vonat/jármű/hajó személyzete minden tagjának rendelkeznie kell a szállítás során azonosítási eszközzel, amiben fénykép is van.*

Ehhez ajánlatos nem csak a személyazonosság biztosítása a közúti jármű vagy hajó személyzete számára, hanem legalább a neveik feljegyzése is. Ezt pl. a vonatkozó adatoknak a vállalat belső ellenőrzési listájába történő bevezetésével lehet megtenni az ADR 7.5.1 fejezetének alkalmazásához (lásd az 1.10.1.5-re vonatkozó megjegyzéseket is). Ez az intézkedés különösen a veszélyes áruk illetéktelen személyek által történő felszedésének megakadályozására van előirányozva.

**1.10.1.5** *Biztonsági vizsgálatoknak az 1.8.1 szerint [csak az ADR: és a 7.5.1.1] ki kell terjedniük a megfelelő biztonsági intézkedésekre.*

A köteleességek az ADR 7.5.1 fejezete szerint tehát a biztonsági szempontokkal bővülnek ki.

*A vállalatok megfelelő intézkedései a beérkező járművek biztonsági ellenőrzésére, a vállalat telephelyére történő belépést megelőzően a következők lehetnek:*

- Egységes sorszám használata a kirakásnál és berakásnál
- A személyzet azonosítása hivatalos személyazonossági dokumentumokkal. Ezzel összefüggésben figyelmet kell fordítani az ADR 8.3.1 fejezete követelményeinek szigorú betartására (utasok szállítása)
- A gépjárművezető kvalifikációjának ellenőrzése a közúti fuvarozási törvénykezésnek megfelelően (ahol ez alkalmazható)
- Jármű azonosítás a jármű dokumentumai alapján
- A berakodási és kirakodási, valamint a címzett címének ellenőrzése
- A jármű/hajó személyzet, jármű/hajó, rakomány és rendeltetési hely regisztrálása.

Ezeknek az intézkedéseknek meg kell akadályozniuk az illetéktelen személyeket abban, hogy a veszélyes áruk birtokába jussanak.

**1.10.1.6** *Az illetékes hatóságnak naprakész nyilvántartásokkal kell rendelkeznie minden, a 8.2.1-ben kikötött érvényes képzési bizonyítványról, a Csak ADR gépjárművezetőkről, amit valamely elismert szervezet adott ki.*

Nincs szükség semmilyen további kommentárra, mivel ezek az illetékes hatóságok feladatai.

**1.10.2 Biztonsági képzés**

**1.10.2.1** A 2.3 fejezetben megadott képzés, és felfrissítő képzésnek tartalmaznia kell a biztonsági ismereteket is. A biztonsági felfrissítő képzést nem kell összekapcsolni csak a szabályozási változásokkal.

**1.10.2.2** A biztonsági ismereti képzésnek a biztonsági kockázatok jellegére, és a biztonsági kockázat felismerésére, ezek megcímzésének módszereire és a kockázatok csökkentésére kell irányulnia és a biztonság megsértése esetén megteendő intézkedésekre kell irányulnia. Tartalmaznia kell a biztonsági tervek ismeretét (ha ez elő van irányozva) az egyének felelősségével és kötelességével és a biztonsági tervek alkalmazásában vállalt szerepükkel arányos mértékben.

Mindenkinek, akit ki kell képezni az 1.3 fejezet szerint ismernie kell az extra biztonsági szempontokat is. Az 1.3 Fejezet ennek megfelelően lett csatolva.

Az oktatási képzés során az embereknek meg kell ismerniük azt, hogy a veszélyes áruk nem csak anyaguk jellegéből kifolyólag jelentenek veszélyt, hanem az ezekkel való visszaélés lehetősége miatt is.

Emellett a nagy veszély lehetőséget rejtő árukra (nagy következményekkel járó veszélyes áruk) részletes utasításokat kell adni az 1.10.3.2.2.d) alfejezet szerint.

A képzési dokumentációnak tartalmaznia kell a biztonsági szempontokat is (lásd az 1.3.3 fejezetet).

**1.10.3 Rendelkezések a nagy következményekkel járó veszélyes árukra**

**1.10.3.1** A "nagy következményekkel járó veszélyes áruk" azok az áruk, amelyek potenciálisan terrorista eseményre használhatók fel, és amelyek ennek eredményeként súlyos következményeket idézhetnek elő, mint pl. tömeges sérülések vagy tömeges rombolás. A nagy következményekkel járó veszélyes árukat 1.10.5 Táblázatban találhatók meg.

Egyes veszélyes árukat a törvényhozó megnövekedett veszélyességűnek tekint, és így ezeknél fennáll a visszaélés kockázata. Ezek az áruk az 1.10.5 Táblázatban vannak felsorolva.

**1.10.5** A nagy következményekkel járó veszélyes áruk azok, amelyek az alábbi táblázatban vannak felsorolva és amelyeket az abban feltüntetett mennyiségnél nagyobb mennyiségben szállítanak.  
**1.10.5 Táblázat A nagy következményekkel járó veszélyes áruk listája**

Osztály	Rész	Anyag vagy árucikk	Mennyiség		
			Tartály (l)	Öml. (kg)	Csomag (kg)
1	1.1	Robbanóanyagok	a	a	0
	1.2	Robbanóanyagok	a	a	0
	1.3	C Robbanóanyagok komp. csoport	a	a	0
	1.5	Robbanóanyagok	0	a	0
2		Gyúlékony gázok (osztályozási kód csak F betűt tartalmaz)	3000	a	b
		Mérgező gázok (osztályozási kód T, Feladatmegoldó Egység (Feladatmegoldó Egység (TF), TC, TO, TFC vagy TOC betűket tartalmaz) kivéve az aeroszoloikat	0	a	0
3		Gyúlékony folyadékok az I és II csomagolási csoportban	3000	a	b
		Érzéketlenné tett robbanóanyagok	a	a	0
4.1		Érzéketlenné tett robbanóanyagok	a	a	0
4.2		I csomagolási csoport anyagai	3000	a	b
4.3		I csomagolási csoport anyagai	3000	a	b
6.1		I csomagolási csoport oxidáló folyadékai	3000	a	0
6.2		Az A kategória fertőző anyagai	a	a	0
7		Radioaktív anyagok	3000 A <sub>1</sub> (speciális forma) vagy A <sub>2</sub> , B vagy C típusú csomagokban		
8		Az I csomagolási csoport korrozív anyagai	3000	a	b

a) Nem idetartozó

b) Az 1.10.3 rendelkezéseit nem alkalmazzák, bármekkora is a mennyiség.

**Megjegyzés:** A nukleáris anyagok nem szaporítási céljaira a Nukleáris Anyagok Fizikai Védelmének Egyezményét alkalmazzák az IAEA INFCIRC/225 (4 rev.) által támogatott nemzetközi szállításra.

A megnövekedett kockázat csökkentésére a vállalatoknak megfelelő intézkedéseket kell megtenniük.

### 1.10.3.2 Biztonsági tervek

Lényeges kiegészítő intézkedések lennének a biztonsági tervek kialakítása és alkalmazása.

A biztonsági terv kidolgozását a vállalat általános helyzetére kell alapozni és nem az egyes szállításokra.

A veszélyes árutisztviselők 1.8.3.3 alfejezetben szereplő feladatainak jegyzékét függeléként mellékelik; a köteleességek közé tartozik a biztonsági terv meglétének ellenőrzése is.



**1.10.3.2.1** *A nagy következményekkel járó veszélyes áruk (lásd az 1.10.5 Táblázatot) szállításával foglalkozó, az 1.4.2 és 1.4.3-ban megadott fuvarozók, fuvaroztatók és más résztvevőknek el kell fogadniuk, alkalmazniuk és kielégíteniük egy biztonsági tervet, ami legalább az 1.10.3.2.2 fejezetben megadott elemekre irányul.*

Hangsúlyozni kell, hogy mindenkinek, aki az ADR/RID/ADNR 1.4.2 és 1.4.3 fejezeteiben érintett biztonsági tervet kell készítenie. A biztonsági terv egyedi része tükrözheti az érintett vállalat vonatkozó tevékenységeit. Az 1.4.2 és 1.4.3 fejezetekben már résztvevőként említett vállalatnak, amelyik nem foglalkozik a nagy következményekkel járó veszélyes áruk fizikai kezelésével (szállítmányozási ügynökség, amelyik maga nem végez szállítást vagy saját berakási/kirakási hellyel vagy raktárral nem rendelkezik) az alkalmazást a szervezési intézkedésekre kell korlátoznia.

**1.10.3.2.2** *A biztonsági tervnek tartalmaznia kell legalább a következő elemeket:*  
*a) a biztonsági felelősség specifikus átadása az illetékes és megfelelően kvalifikált, megfelelő hatáskörrel rendelkező személyeknek, a felelősségi feladatok végrehajtásár.*

A személyzet érintett tagjainak (és esetleg külsők is) felelősségi feladatait a vezetésnek kell specifikusan kijelölnie.

*b) a szóban forgó veszélyes áruk vagy veszélyes áru típusok nyilvántartása;*

A szállított nagy következményekkel járó veszélyes áruk veszélyes áru típusának listáját (pl. az 1.10.5 táblázathoz hasonlóan) vezetni kell, a mennyiségek abszolút igényének követelménye nélkül.

*c) a jelenlegi műveletek áttekintése és a biztonsági kockázatok értékelése, beleértve a szállítási műveletnél szükséges megállásokat, a veszélyes áruknak a vagonban/járműben/hajóban vagy konténerben tartását az utazás előtt, alatt és után és a veszélyes áruk átmeneti tárolását az intermodális átadás vagy egységek közötti átrakás alatt;*

A szokásos tevékenységek nyilvántartása, pl. csomagolás, megjelölés, kirakás, azaz a normál eljárásokat regisztrálni kell. Amennyire lehetséges a kockázat értékelését el kell végezni, és a kockázat minimálissá tételének lehetőségeit ki kell mutatni (pl. hogy a járművet este kell megrakni, és azután éjszaka parkolni és ez milyen feltételek között fogadható el). Ezt a belső biztonsággal közösen kell kidolgozni, mert ezek már esetleg tettek intézkedéseket a riasztási és elijesztő rendszerekre, pl. a vonatkozó szabályozások szerint. A meglévő belső vállalati szabályokat meg kell vizsgálni, és lehetőleg korszerűsíteni kell.

d) világos megállapítása azoknak az intézkedéseknek, amelyeket meg kell tenni a biztonsági kockázat csökkentésére, a résztvevő felelősségével és kötelelességeivel arányosan, aminek tartalmaznia kell:

- a képzést;

A nagy következményekkel járó veszélyes árukkal való visszaélés lehetőségével kapcsolatos elővigyázatosság növelésének nagyobbnak kell lennie, mint ami az 1.10.2 fejezetben van. Figyelembe kell venni azt is, hogy milyen megelőzési intézkedés lehetne erre alkalmas.

*A képzésnek a következőket kell magában foglalnia:*

- A kockázat típusa,
- Annak észlelése,
- Az ilyen kockázatok minimálissá tételének eljárásai,
- A megteendő intézkedések, ha a vállalt specifikus biztonsági szabályait megsértik,
- A biztonsági terv ismeretes a hozzárendelt felelőségekkel összhangban,
- Egyéni kötelelességek e tervek alkalmazásával kapcsolatban.

- *biztonsági politikák (pl. reagálás a nagyobb fenyegetési feltételekre, új alkalmazott /alkalmazás igazolása, stb.);*

Ha a vállalat információkat kap a megnövekedett fenyegetettségről, erről a személyzetet is informálni kell késedelem nélkül. Ha szükséges, megfelelő intézkedésekben kell megállapodni a beszállítókkal és az ügyfelekkel.

- *üzemeltetési gyakorlatok (pl. ismert útvonalak kiválasztása/használata, hozzáférés a veszélyes árukhoz az átmeneti raktárakban (a c) pontban meghatározottak szerint), a sebezhető infrastruktúrák közelsége, stb.;*

A közúti szállítás nem követ előírt útvonalakat a városi környezetben Közép Európában.

A jelenlegi törvénykezést a kockázat megelőzés tekintetében figyelembe kell venni.

*A lehetséges biztonsági intézkedések a vállalat telephelyein a következők lehetnek:*

- A jármű és hajó személyzetéhez és a munkában lévő járművekhez/hajókhoz és raktározási térségekhez való korlátozott és ellenőrzött hozzáférés.
- A gyanús események jelentése az a) pontban felsorolt felelősöknek.
- Belső kommunikációs rendszerek a belső biztonsági tisztviselők számára.
- A berakási és kirakási pontok megfelelő kivilágítása,
- Szabványosított berakási és kirakási eljárások (nincs a gépjárművezető által végzett berakás/kirakás, ha csak nem tesznek speciális megelőzési intézkedéseket, pl. videós felügyelet).
- Eljárások a bejövő és kimenő áruk nyomon követésére.

- Külön parkolási területek a személygépkocsik és a tehergépjárművek számára.
- Az összes épület és tároló tartály, valamint más kritikus területek rendszeres belső és külső felügyelete.
- A személyzet és a látogatók/külső munkások azonosítási rendszere a telephelyeken.
- Előírt jármű-útvonalak a gyár területén.

- *berendezések és források, amelyeket használni lehet a biztonsági kockázat csökkentésére;*

A megtett intézkedéseket és a rendelkezésre álló forrásokat fel kell sorolni.

*e) hatóságos és naprakész eljárások a biztonsági fenyegetések, a biztonság megsértése vagy biztonsági események jelentésére és az azokkal történő foglalkozásra;*

A jelentési követelmények kielégítésére, a meglévő riasztási és vészhelyzeti eljárásokat lehet felhasználni.

*f) eljárások a biztonsági tervek és eljárások értékelésére és tesztelésére a periodikus felülvizsgálathoz és a tervek korszerűsítéséhez;*

A megkívánt eljárásokat be kell illeszteni a meglévő biztonsági és minőségkezelési rendszerekbe. A meglévő minőségkezelési eljárásokat megfelelően bővíteni kell.

*g) intézkedések a biztonsági tervben lévő szállítási információk fizikai biztonságának biztosítása; és*  
*h) intézkedések annak biztosítására, hogy a biztonsági tervben lévő szállítási műveletekre vonatkozó információk szétosztása azokra legyen korlátozva, akiknek szüksége van ezekre. Az ilyen intézkedéseknek nem szabad kizárniuk a RID/ADR/ADNR-ben másutt szükséges információk biztosítását.*

A specifikus kockázati lehetőséget mutató biztonsági terv rendkívül érzékeny dokumentumot képez, amihez csak az egyénileg azonosított személyek férhetnek hozzá. Ez speciális intézkedéseket kíván, amelyeket a biztonsági tervben rögzíteni kell. Ez magában foglalja az információs technológia biztonságát is.

**MEGJEGYZÉS:** *A fuvarozóknak, fuvaroztatóknak és címzetteknek együtt kell működniük egymással és az illetékes hatóságokkal a fenyegetési információk kicserélésében, megfelelő biztonsági intézkedéseket kell megtenniük, és reagálniuk kell a biztonsági eseményekre.*

Ha ide vonatkozó információk válnak ismertté a vállalat számára, érintkezésbe kell lépnie az illetékes hatóságokkal, beszállítókkal és ügyfelekkel a megfelelő ellenintézkedések megtételére (lásd az 1.10.3.2.2.d) pontot).

**1.20.3.3.1** *Készülékek, berendezések vagy intézkedések a nagy következményekkel járó veszélyes árukat szállító [vonatok vagy vagonok/járművek/hajók] járművekről való (lásd az 1.10.1 Táblázatot) vagy ezek áruja ellopásának megakadályozására, alkalmazandók és intézkedéseket kell tenni arra, hogy ezek működőképes és hatásos állapotban legyenek állandóan. Ezen védő intézkedések alkalmazásának nem szabad veszélyeztetnie a vészhelyzeti reagálást.*

**MEGJEGYZÉS:** *Amikor az megfelelő és már fel van szerelve, a szállítási telemetria vagy más nyomon követési módszer vagy készülék alkalmazása használható a nagy következményekkel járó veszélyes áruk (lásd az 1.10.1 Táblázatot) mozgásának figyelemmel kísérésére.*

E szabályozás alkalmazására a közúti fuvarozásra és belvízi szállításra hivatkozunk az ADR/ADNR 8.4 fejezetének szigorú betartására (szabályozások a járművek/hajók figyelemmel kísérésére).

#### **Más szabályok későbbi változásai:**

##### **Az alkalmazottak képzése:**

**1.3.1** *Az 1.10 Fejezetben lévő, a veszélyes áruk biztonságára vonatkozó speciális követelmények oktatása szintén az érintetteknek kell előíranyozni.*

A hatóságok által végzett ellenőrzések

**1.8.1.1** *"...a veszélyes áruk szállításának, az 1.10.1.5 pont követelményeit is ki kell elégíteni."*

#### **A veszélyes áru tanácsadó kötelezettségei**

**1.8.3.3** *" – az 1.10.3.2 pontban megadott biztonsági terv meglétének ellenőrzése".*

## **4/ AZ ADR ÚJ, 1.10 FEJEZET VÉGLEGESÍTÉSÉVEL ÉS VÉGREHAJTÁSÁVAL KAPCSOLATOS HELYZET**

### **4.1. A közbiztonsági előírások nem végleges szövege**

Közbiztonság alatt értendők azok a rendszabályok és óvintézkedések, amelyek célja, hogy a lehető legkevesebbre csökkentsék a veszélyes áruk eltulajdonítását, ill. a velük való visszaéléseket, amelyek az embereket, a javakat vagy a környezetet veszélyeztethetik.

#### **1.10 Fejezet**

##### **1.10.1 Általános előírások**

- 1.10.1.1 Mindenkinek, aki a veszélyes áru szállításával kapcsolatba kerül, felelősségéhez mérten figyelembe kell vennie az ebben a fejezetben meghatározott közbiztonsági követelményeket.
- 1.10.1.2 Veszélyes áru szállításával csak megfelelően azonosított szállító, fuvarozó bízható meg.
- 1.10.1.3 Az átmeneti tároló- helyeken, ill. terminálokon, jármű telephelyeken, kikötőkön, és rendező pályaudvarokon belül a veszélyes áruk szállítása során átmeneti tárolásra használt területeket megfelelően biztosítani kell, jól meg kell világítani, és ha lehetséges és indokolt az illetéktelenek elől el kell zárni.
- 1.10.1.4 A veszélyes árut szállító jármű személyzetének a szállítás alatt fényképes személyazonosító okmányt kell magánál tartania.
- 1.10.1.5 Az 1.8.1 szakasz, és a 7.5.1.1 bekezdés szerinti biztonsági ellenőrzéseknek a megfelelő közbiztonsági intézkedések ellenőrzésre is ki kell terjedniük.
- 1.10.1.6 Az illetékes hatóság, vagy az általa elismert szerv által kiállított, a 8.2.1 szakaszban meghatározott, érvényes járművezetői oktatási bizonyítványokról az illetékes hatóságnak naprakész nyilvántartást kell vezetnie.

##### **1.10.2 Közbiztonsági képzés**

- 1.10.2.1 Az ADR 1.3 fejezetében meghatározott képzésnek, és ismeretfelújító oktatásnak a közbiztonsági szempontok tudatosítására is ki kell terjedniük. A közbiztonsággal kapcsolatos ismeretfelújító oktatást nem kell feltétlenül a szabályozásban bekövetkezett változások oktatásával összekapcsolni.
- 1.10.2.2 A közbiztonság tudatosítása során foglalkozni kell a közbiztonsági kockázat jellegével, a közbiztonsági kockázat felismerésével, a

kockázatkezelés és –csökkentés módszereivel, és a közbiztonság megsértése esetére vonatkozó teendőkkel. Ha közbiztonsági terv szükséges, foglalkozni kell annak tudatosításával is, a részt vevők felelősségének és feladatainak, ill. a közbiztonsági terv végrehajtásában való részvételüknek arányában.

### **1.10.3 A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukra vonatkozó előírások**

1.10.3.1 „Nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk” azok, amelyekkel terrorista cselekmények során vissza lehet élni, és aminek eredményeképpen tömeges balesetet, vagy tömegpusztítást idézhetnek elő. A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukat az 1.10.5 táblázat sorolja fel.

#### **1.10.3.2 Közbiztonsági terv**

1.10.3.2.1 A nagy közbiztonsági kockázattal járó áruk (lásd az 1.10.5 táblázatot) szállításában részt vevő, az 1.4.2, és az 1.4.3 szakaszban meghatározott szállítóknak, fuvarozóknak, feladóknak, és a többi résztvevőnek olyan közbiztonsági tervet kell készíteniük, bevezetniük, és annak megfelelően eljárniuk, amely legalább az 1.10.3.2.2 pontban meghatározott elemeket tartalmazza.

1.10.3.2.2 *A közbiztonsági tervek legalább a következő elemekből kell állnia:*

- a) a közbiztonságért viselt felelősség részletes megosztása olyan alkalmas, képzett személyek között, akik megfelelő hatáskörrel is rendelkeznek;
- b) az érintett veszélyes áruk, ill. veszélyes áru fajták nyilvántartása;
- c) a folyamatban levő tevékenységek felülvizsgálata, és a közbiztonsági kockázat értékelése, beleértve a szállítási műveletek szükség szerinti megszakítását, a veszélyes áruk járművön, tartánban vagy konténerben tartását a szállítás előtt, alatt és után, ill. a veszélyes áruk átmeneti tárolását az intermodális szállítás, vagy az egységek közötti átrakás során;
- d) *a részt vevők felelősségével, és feladatával arányban álló intézkedések egyértelmű meghatározása, amelyeket a közbiztonsági kockázat csökkentéséhez meg kell tenni, beleértve:*
  - a képzést;
  - a közbiztonsági eljárásokat (pl. teendők súlyos fenyegetettség esetén; új, ill. áthelyezett alkalmazottak ellenőrzése stb.);
  - az üzemi eljárásokat (pl. útvonalak kiválasztása/használata, ahol ismeretes; hozzáférés a veszélyes árukhoz az átmeneti tároló helyeken (mint azt a c) pont meghatározza); érzékeny

- infrastruktúra közelsége stb.);
- a közbiztonsági kockázat csökkentéséhez használandó eszközöket és forrásokat;
- e) hatékony, naprakész eljárások a közbiztonsági fenyegetettség, a közbiztonság megsértése, ill. a közbiztonságot érintő rendkívüli események kezelésére és jelentésére;
- f) a közbiztonsági terv értékelésére, ellenőrzésére, valamint a rendszeres felülvizsgálatára és korszerűsítésére vonatkozó eljárás;
- g) a közbiztonsági tervben szereplő szállítási információk fizikai védelmének biztosítására szolgáló intézkedések;
- h) intézkedések annak biztosítására, hogy a közbiztonsági tervben szereplő szállítási információkhoz csak az érdekeltek juthassanak hozzá. Ezek az intézkedések azonban nem akadályozhatják az ADR-ben máshol előírt információk megadását.

**Megjegyzés:** *A szállítónak, fuvarozónak, a feladónak és a címzettnek együtt kell működniük egymással, és az illetékes hatóságokkal a fenyegetésre vonatkozó információk kicserélésében, a megfelelő közbiztonsági intézkedések alkalmazásában, és a közbiztonságot érintő rendkívüli események kezelésében.*

1.10.3.3 Olyan készüléket, berendezést kell alkalmazni, ill. olyan intézkedést kell foganatosítani, amely megakadályozza, hogy a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árut (lásd az 1.10.5 táblázatot) szállító járművet, ill. rakományát eltulajdonítsák, és biztosítani kell, hogy ezek az eszközök mindig jól működjenek. Az óvintézkedések azonban nem akadályozhatják a vészhelyzet elhárítását.

**Megjegyzés:** *A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk (lásd az 1.10.5 táblázatot) mozgásának ellenőrzésére a közlekedési telemetriai vagy egyéb nyomkövető módszereket kell alkalmazni, amennyiben arra alkalmasak, és a hozzá szükséges eszközök rendelkezésre állnak, ill. fel vannak szerelve.*

1.10.4 Az 1.1.3.6 bekezdés előírásainak értelmében nem kell betartani az 1.10.1, az 1.10.2, az 1.10.3 szakasz, és a 8.1.2.1 d) pont követelményeit, ha a küldeménydarabokban szállított mennyiség egy szállítóegységben nem haladja meg az 1.1.3.6.3 pontban meghatározott mennyiséget. Ezen kívül az 1.10.1, az 1.10.2, az 1.10.3 szakasz, és a 8.1.2.1 d) pont követelményeit akkor sem kell betartani, ha az előző mondatban említett szállítóegységenkénti mennyiséget tartányban, vagy ömlesztve szállítják.

**1.10.5** A következő táblázatban felsorolt, és a megadottnál nagyobb mennyiségben szállított áruk nagy közbiztonsági kockázattal járó árunak minősülnek.

**1.10.5 táblázat: A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk felsorolása**

Osztály	Alosztály	Anyag vagy tárgy	Mennyiség		
			Tartányban (l)	Ömlesztve (kg)	Küldeménydarabban (kg)
1	1.1	Robbanóanyagok és –tárgyak	a)	a)	0
	1.2	Robbanóanyagok és –tárgyak	a)	a)	0
	1.3	C összeférhetőségi csoportba tartozó robbanóanyagok és –tárgyak	a)	a)	0
	1.5	Robbanóanyagok	0	a)	0
2		Gyúlékony gázok (a csak F betűt tartalmazó osztályozási kódok)	3000	a)	b)
		Mérgező gázok (T, TF, TC, TO, TFC vagy TOC betű(ke)t tartalmazó osztályozási kódok), az aeroszolok kivételével	0	a)	0
3		I és II csomagolási csoportba tartozó gyúlékony folyékony anyagok	3000	a)	b)
		Érzéketlenített robbanóanyagok	a)	a)	0
4.1		Érzéketlenített robbanóanyagok	a)	a)	0
4.2		I csomagolási csoportba tartozó anyagok	3000	a)	b)
4.3		I csomagolási csoportba tartozó anyagok	3000	a)	b)
5.1		I csomagolási csoportba tartozó gyújtó hatású folyékony anyagok	3000	3000	b)
		Perklorátok, ammónium-nitrát és ammónium-nitrát műtrágyák	3000	3000	b)
6.1		I csomagolási csoportba tartozó mérgező anyagok	0	a)	0
6.2		„A” kategóriába tartozó fertőző anyagok	a)	a)	0
7		Radioaktív anyagok	3000A <sub>1</sub> (különleges formájú) vagy 3004 <sub>2</sub> az esettől függően, B vagy C típusú küldeménydarabokban		
8		I csomagolási csoportba tartozó maró anyagok	3000	a)	b)

a) tárgyaltan.

b) Az 1.10.3 szakasz előírásait nem kell alkalmazni, akármennyi is a szállított mennyiség.

**Megjegyzés: Az 1.10 fejezet szövege még nem végleges!**



#### **4.2. Az 1.10 fejezet véglegesítésével, illetve végrehajtásával kapcsolatos helyzet az ENSZ-EGB WP.15 munkacsoport ad-hoc workshopjának emlékeztetője alapján**

Az ülés az ENSZ-EGB WP.15 munkacsoport ad-hoc workshop-ja volt, amely a veszélyes áru szállítás közbiztonsági kérdéseivel foglalkozott. A napirend szerint a fő téma az új előírások egységes értelmezése, az eddigi tapasztalatok, és a végrehajtással kapcsolatos intézkedések megtárgyalása. Az ADR/RID eddigi előírásai alapvetően a szállítás műszaki biztonsága érdekében születtek, az új előírások értelmezése, végrehajtása, ellenőrzése az eddigiektől jelentősen eltérő szemléletet, eljárásmodot igényel, ill. több esetben új szereplők (hatóságok) fellépését jelenti. Tekintettel arra, hogy több ADR tagországban más áruk szállítása vonatkozásban sem voltak még hasonló előírások, nagyban segítheti az értelmezést egyes nagyobb tapasztalattal rendelkező országok (Nagy-Britannia, Franciaország, Németország) gyakorlatának megismerése, illetve a végrehajtásra vonatkozó közös álláspont kialakítása. (Pl. a „közbiztonsági terv” ellenőrzése, az értesített hatóságok feladata, eljárása stb.).

Az ülést 2004. szeptember 6-8. között Londonban tartották 20 ADR tagország részvételével.

A hazai jogszabályaink alapját képező nemzetközi előírások (a közúti veszélyes áruszállításról szóló ADR, és a vasúti fuvarozásról szóló RID), valamint az ezeket az Európai Unión belül, az egységes belső piacon történő veszélyes áruszállításra is elrendelő 94/55/EK, illetve a 96/49/EK tanácsi irányelvek 2005-től egy teljesen új, a veszélyes áru szállítás közbiztonsági kérdéseivel foglalkozó fejezettel bővülnek ki. Ennek oka az utóbbi években tapasztalható terrorista fenyegetések jogszabályi szinten történő figyelembevételének igénye. Tekintettel arra, hogy az alágazati szabályozások alapját képező „ENSZ- Minta szabályzat”-ot kidolgozó UN-ECOSOC bizottság óriási politikai nyomásra elfogadta a közbiztonságra vonatkozó részt, nem volt más lehetőség, mint az alágazati szabályozásokba is átvenni. A brüsszeli Bizottság képviselője hangsúlyozta, hogy az EU-n belül is született állásfoglalás a terrorizmus elleni védekezés elsőrendű, mindenek fölött való fontosságáról a szállítás/közlekedés területén is. **Az ülés tehát csak az egységes értelmezés, és végrehajtás szempontjaival foglalkozott**, a jogszabályi szöveg esetleges módosítására csak később lesz lehetőség.

*Az ülésen felkérték az ADR tagországok képviselőit, hogy ismertessék az ADR/RID új, 1.10 (közbiztonságról szó) fejezetének végrehajtásával kapcsolatos helyzetet, különös tekintettel a következő kérdésekre:*

- a) a jogszabályi kihirdetés módja;
- b) az 1.10.1.4 bekezdés végrehajtása (a fényképes személyazonosító);
- c) az 1.10.1.5 bekezdés végrehajtása (az ADR 1.8.-1 és a 7.5.1.1 szerinti ellenőrzések), illetve az illetékes hatóság;
- d) az 1.10.1.6 bekezdés végrehajtása (az ADR bizonyítványok központi nyilvántartása).

*A magyar álláspontot Csuhay Marianna a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Innovációs és Környezetvédelmi Főosztály szakértője ismertette:*

- a) a kihirdetés az eddigi ADR/RID módosításokhoz hasonlóan miniszteri rendelettel történik;
- b) a személyi azonosítóval kapcsolatban nincs gond, mivel a fényképes személyazonosító okmány nálunk kötelező;
- c) a közbiztonsági előírások ellenőrzését döntően az 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet szerint a közúti szállítás, és a telephelyi ellenőrzés keretében tervezzük, a fenyegetettség esetén értesítendő hatóság a **rendőrség** lesz;
- d) az érvényes bizonyítvány központi nyilvántartása a Közlekedési Főfelügyeletnél meg van.

A legtöbb országban még nem született meg a végleges döntés az előírások végrehajtására.

- A jogszabályi kihirdetéssel kapcsolatban kétféle megoldás van, vagy az ADR/RID korábbi módosításaihoz hasonló eljárás, vagy a közbiztonsági előírások külön kezelése, a rendőrség főfelelősségével. **Több ADR tagországot is a rendőrség munkatársai képviseltek.**
- Az 1.10.1.4 bekezdés végrehajtásával kapcsolatban felmerült, hogy az EU-n belül egy egységes, fényképes gépjárművezetői okmány van előkészítés alatt.
- Az 1.10.1.5 bekezdés végrehajtása (az ADR 1.8.1, és a 7.5.1.1 szerinti ellenőrzések) tekintetében hangsúlyosan felmerült, hogy a legtöbb esetben – a nagy közbiztonsági kockázattal járó anyagok esetén – a „közbiztonsági terv” megléte lesz csak ellenőrizhető, a fuvarozó közúti ellenőrzése során azonban ez sem lehetséges, az megfelelő védelmi rendszerek kialakításának, az átmeneti tároló helyek védelmének ellenőrzésében **az illetékes hatóság általában a rendőrség.**
- Az 1.10.1.6 bekezdés végrehajtása kapcsán tisztázódott hogy az egységes nyilvántartási rendszer célja az, hogy szükség esetén a tagországok hatóságai a másik tagországban egy, központi helyen kaphassanak információt az adott országban kiállított bizonyítványokról, más országok által kiállított bizonyítványokról. Természetesen nem lehet adat.

*Az új előírások egységes értelmezésére vonatkozóan a következő állásfoglalások születtek:*

- ad 1.10.1.1: a „mindenki” alatt az ADR 1.4 fejezetében szereplő részt vevők értendők.
- ad 1.10.1.2: a fuvarozó megfelelő azonosítása egy új szerződéses kapcsolatba lépés előtt a cég megbízhatóságáról való meggyőződést jelenti (pl. minőségbiztosítási rendszer, SQAS)
- ad 1.10.1.3: különféle tároló- és átrakóhelyeken szükséges biztonsági követelmények (kerítés, világítás, őrzés stb.) nem vonatkoznak az út közbeni várakozásra, parkolásra. A járművek felügyeletére vonatkozó 8.4 fejezet ezektől az előírásoktól független.
- ad 1.10.3.3: a rakomány, vagy a jármű eltulajdonítását gátló „védelmi rendszer”

nemcsak fizikai jellegű lehet, hanem „elvont” is pl. a jármű állandó felügyelete. A megjegyzésben szereplő telemetriai és egyéb nyomkövető módszerek csak ajánlásnak tekinthetők.

Felmerült az a javaslat, hogy az EU tagállamokban a veszélyes áruknak a közúti ellenőrzése során használt egységes ellenőrzési jegyzék (az 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet melléklete) terjedjen ki a közbiztonsági kérdésekre is. Mivel a lista más jellegű módosítása már folyamatban van, ez csak a következő módosításnál lehetséges, addig is a jegyzék „egyéb megjegyzések (észrevételek)” pontjánál lehet feltüntetni a közbiztonsági ellenőrzés eredményét.

### **3. Javaslat**

A 2.6 és a 4.2 pontok alapján, és a végrehajtás eredményessége szempontjából logikus, hogy

- a közbiztonsági előírások ellenőrzését az 1/2002. (I.11.) Korm. rendelet szerint,
- és terror fenyegetettség esetén a rendőrség bevonásával

kell végezni.