

BESKÆFTIGELSESMINISTERIET
Arbejdstilsynet

30. januar 2007
psa

**Beskæftigelsesministerens besvarelse af samrådsspørgsmål
G om Arbejdstilsynets tilsyn med DSB, herunder tilsyn
med asbest**

Spørgsmål G: Ministeren bedes, på baggrund af redegørelsen om Arbejdstilsynets tilsyn med DSB, herunder tilsyn med asbest, forklare:

- hvordan Arbejdstilsynet i 1999 kunne betragte DSB som en niveau 1 virksomhed, når baggrunden var en række anmeldelser af arbejdsskader, klager fra ansatte og påbud, samt ikke mindst, at det kort forinden havde vist sig, at DSB ikke var i stand til at håndtere problemerne.

- hvad begrundelsen er for, at AT pr. 15. december 2006 har ophævet den særlige tilsynsmodel for DSB, og om dette indebærer, at DSB's status som niveau 1 virksomhed ændres.

- hvordan AT har sikret sig, at DSB har informeret ISS om de særlige problemer vedrørende asbest i forbindelse med udliciteringen af rengøringen på værksteder (og evt. andre steder, hvor rengøringspersonalet har arbejdet i og ved togvognene) – jf. arbejdsmiljølovens § 33 a.

- hvordan det kan være, at Arbejdstilsynet ved besøg hos DSB S-tog den 30. september 1998 konstateredes løsrevet asbest i én ud af fem vogne, og støv, der muligvis indeholdt asbest i to andre vogne, uden at dette medførte andet end et brev til DSB 12 dage senere – er dette udtryk for, at Arbejdstilsynet har taget asbestproblemerne alvorligt?

- om det er udtryk for den generelle holdning til brug af påbud, at Direktoratet for Arbejdstilsynet, i forbindelse med en klage den 5. november 1998 til Direktøren for Arbejdstilsynet over kreds Københavns amts måde at håndtere asbestproblemerne på, anfører, at det er svært at sige, om et påbud eventuelt suppleret med en vejledning havde hjulpet.

- hvordan det med henvisning til AT's beklagelse af ikke at have fulgt gældende retningslinjer vedr. notatpligt i forbindelse med en borgerhenvendelse i maj 2003, hænger sammen med, at borgerhenvendelsen blev fulgt op af en henvendelse fra AT til DSB – med andre ord om AT ikke alene kan "glemme" at lave notat på en borgerhenvendelse men også "glemme sin egen reaktion på henvendelsen.

- hvordan det kan være, at Arbejdstilsynet ikke fulgte op på sin henvendelse til DSB i 2003?

Beskæftigelsesministeren bedes endeligt redegøre for sin egen konklusion på redegørelsen fra Arbejdstilsynet – dvs. om AT's tilsyn med DSB har været tilfredsstillende i perioden fra 1996 til i dag.

Svar på samrådsspørgsmål G:

Arbejdsmarkedsudvalget har efter ønske fra Jørgen Arbo-Bæhr stillet mig en række spørgsmål på baggrund af redegørelsen om Arbejdstilsynets tilsyn med DSB – blandt andet tilsynet med asbest – som jeg sendte til udvalget her den 14. december.

Redegørelsen fra december indeholdt en generel beskrivelse af rammerne for Arbejdstilsynets tilsyn med DSB og en gennemgang af Arbejdstilsynets konkrete tilsyn med DSB's arbejdsmiljø, blandt andet tilsynet med asbest.

Redegørelsen indeholdt desuden følgende konklusioner:

- Jernbanedrift blev for første gang omfattet af arbejderbeskyttelseslovgivningen i 1956.
- I perioden 1956-1996 var en del af tilsynet med DSB's arbejdsmiljø overdraget til DSB selv.
- Fra 1996 har Arbejdstilsynet ført tilsyn med alle dele af DSB's arbejdsmiljø.
- Der har i hele perioden været løbende dialog mellem DSB og Arbejdstilsynet om en række aktuelle arbejdsmiljøproblemer, herunder håndtering af asbest

og som den femte konklusion:

- Det var – og er – Arbejdstilsynets vurdering, at når de aftalte procedurer for asbesthåndteringen blev fulgt, er det sik-

kerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både for de ansatte og kunder.

Samtidig fremgik det af redegørelsen, at Arbejdstilsynet inden for den korte tidsramme, der var til rådighed, da redegørelsen skulle udarbejdes i december, ikke havde mulighed for at rekvirere gamle sager fra Rigsarkivet/Landsarkivet af relevans for sagen.

Arbejdstilsynet bad derfor om lejlighed til at rekvirere disse sager og gennemgå hele sagskomplekset. Det har Arbejdstilsynet nu gjort og resultatet fremgår, at den supplerende redegørelse, som jeg oversendte til jer i går. Hvad gennemgang har vist, vil Arbejdstilsynets direktør Jens Jensen redegøre for om lidt.

Men først vil jeg besvare de konkrete spørgsmål, udvalget har stillet mig:

Udvalget vil gerne vide, hvordan Arbejdstilsynet i 1999 kunne betragte DSB som en niveau 1- virksomhed, når baggrunden var en række anmeldelser af arbejdsskader, klager fra ansatte og påbud, samt ikke mindst, at det kort forinden havde vist sig, at DSB ikke var i stand til at håndtere problemerne.

Som det fremgår af Arbejdstilsynets redegørelse fra december, blev Arbejdstilsynets aftale fra 1985 om, at DSB selv førte tilsyn med dele af arbejdsmiljøet, opsagt i 1996. Det betød, at

Arbejdstilsynet fra 1996 skulle føre tilsyn med alle dele af DSB's arbejdsmiljø.

I den forbindelse blev det overvejet, hvordan DSB skulle håndteres i forhold til det fremtidige tilsynsarbejde. Og som det også fremgår af redegørelsen, blev det i forbindelse med, at tilsynsmetoden tilpasset tilsyn blev indført i 1999, besluttet, at tilsynet med DSB skulle tage udgangspunkt i at betragte DSB som en niveau 1-virksomhed, dvs. en virksomhed, der selv er i stand til at tage hånd om arbejdsmiljøet.

Og som det også fremgår af redegørelsen, var der en politisk udmelding om, at det var den måde, DSB tilsynsmæssigt skulle håndteres på. Det viser en pressemeddelelse udsendt af den daværende socialdemokratiske arbejdsminister Jytte Andersen og den daværende socialdemokratiske trafikminister Jan Trøjborg.

I den stod der, at tilsynet med DSB skulle bygge på intentionerne i handlingsprogrammet "Rent arbejdsmiljø år 2005". Det betød, at der skulle tages udgangspunkt i DSB's egen arbejdspladsvurdering og DSB's eget arbejdsmiljøarbejde, når Arbejdstilsynet kom besøg.

Og DSB havde så at sige "arbejdsmiljøapparatet" i orden: Der var en sikkerhedsorganisation, og derudover var DSB tilsluttet en BST, med læger og andet sundhedsuddannet personale. Det var grundlaget for at betragte DSB som en virksomhed, der selv ville og kunne tage hånd om arbejdsmiljøet.

Eksistensen af en BST er ofte blevet tillagt stor betydning. Ikke mindst af nogle af de tilstedeværende partier. Og det blev den altså også på daværende tidspunkt.

Som det fremgår af redegørelsen fra december, havde Arbejdstilsynet i de efterfølgende år frem til 1999 dels modtaget klagen i 1998 om asbest i DSB's S-tog, dels modtaget andre henvendelser, blandt andet anmeldelser af arbejdsskader mv.

På trods af disse anmeldelser var det Arbejdstilsynets klare opfattelse, at DSB havde en sikkerhedsorganisation, der var i stand til at håndtere arbejdsmiljøproblemstillinger selv, og at DSB seriøst tog hånd om de problemstillinger, der blev rejst af Arbejdstilsynet.

Og i forhold til de arbejdsmiljøproblemer, der generelt var i branchen og til DSB's størrelse og førnævnte "arbejdsmiljøapparat" var det derfor ikke Arbejdstilsynets opfattelse, at DSB havde så mange og så alvorlige problemer med arbejdsmiljøet, at der var grundlag for at ændre på den tilgang til tilsynet, som var aftalt i 1996.

Arbejdstilsynet håndterede derfor fra 1996 og frem DSB efter de principper, som man i dag følger over for niveau 1-virksomheder. Men det er snart slut. Fra 1. april i år afskaffes niveauplaceringen af virksomhederne i forbindelse med det

serviceeftersyn af arbejdsmiljøreformen, som regeringen, Danske Folkeparti, De Radikale og Socialdemokraterne har aftalt.

Det betyder, alle virksomheder efter den 1. april bliver behandlet ens – der bliver ikke en særlig måde at behandle niveau 1-virksomheder på.

Udvalget har dernæst spurgt om hvilken begrundelse, der er for, at AT pr. 15. december 2006 har ophævet den særlige tilsynsmodel for DSB, og om dette indebærer, at DSB's status som niveau 1 - virksomhed ændres.

Begrundelsen for at ophæve den særlige tilsynsmodel for DSB er – som nævnt – at alle virksomheder skal behandles ens. Den særlige tilsynsmodel erstattes af en koordinering af tilsynet med store landsdækkende virksomheder.

Formålet med koordineringen er netop at sikre, at alle virksomheder behandles ens i forbindelse med screening og tilsyn. Koordineringen tager ikke hensyn til en virksomheds niveauplacing. Alle bliver behandlet ens uanset tidligere niveauplacing.

Afskaffelsen af niveauplacingen betyder, at når DSB screenes i løbet af i år, bliver den ikke niveauplaceret, men får i stedet en rød, gul eller grøn smiley alt efter, hvordan arbejdsmiljøet har det på screeningstidspunktet. Og jeg vil også gerne til-

føje, at Arbejdstilsynet under screeningen af DSB vil have særlig fokus på asbest.

Videre har udvalget spurgt mig hvordan AT har sikret sig, at DSB har informeret ISS om de særlige problemer vedrørende asbest i forbindelse med udliciteringen af rengøringen på værksteder (og evt. andre steder, hvor rengøringspersonalet har arbejdet i og ved togvognene) jf. arbejdsmiljølovens § 33 a.

I den forbindelse vil jeg gerne præcisere, at det var DSB – og ikke Arbejdstilsynet – der havde ansvaret for at sikre sig, at ISS blev informeret, når arbejdet indbefattede rengøring med risiko for rester af asbest.

Og selv om det ikke var Arbejdstilsynets ansvar, kan det som en sidebemærkning oplyses, at Arbejdstilsynet havde grund til at tro, at ISS var klar over asbestrisikoen. Fx viser en dispensationsansøgning fra ISS til Arbejdstilsynet fra 1991, at ISS havde kendskab til hvilke procedurer, som skulle overholdes i forbindelse med asbest-rengøring.

I en anden sag om asbest-rengøring fra 1998 oplyste DSB over for Arbejdstilsynet, at ISS var bekendt med, at der var asbest i en del af de togvogne, som skulle rengøres, og at det mellem ISS og DSB var aftalt, hvordan oprydningen skulle ske. Samtidig oplyste DSB, at produceren på ny var blevet indskærpet over for ISS.

Næste spørgsmål fra udvalget handler om hvordan det kan være, at Arbejdstilsynet ved besøg hos DSB S-tog den 30. september 1998 konstaterede løsrevet asbest i én ud af fem vogne, og støv, der muligvis indeholdt asbest i to andre vogne, uden at dette medførte andet end et brev til DSB 12 dage senere. Udvalget vil vide om dette er udtryk for, at Arbejdstilsynet har taget asbestproblemerne alvorligt?

Arbejdstilsynet har over for mig oplyst, at man ved besøget den 30. september 1998 vurderede, at DSB ikke havde tilsidesat det da gældende sikkerhedsniveau for forseglingen af asbest så groft, at det kunne danne grundlag for et påbud og politianmeldelse.

Der var godt nok løsrevet asbest i nogle af togvognene, men Arbejdstilsynet fik ved at drøfte problemstillingen med DSB den opfattelse, at DSB seriøst forsøgte at efterleve de krav, der var til forseglingen af asbesten, og de krav der var for arbejde med asbesten.

Den 12. oktober 1998 skrev Arbejdstilsynet derfor i en vejledning til DSB, at DSB havde pligt til at sørge for at asbestforseglingerne altid er i god stand, og at togvognene ikke måtte forlade remisen med asbestrester og asbeststøv. Det var Arbejdstilsynets klare vurdering, at DSB var fuldstændig klar over dette, og at reaktionen i form af en vejledning ikke betød, at DSB tog problemet mindre alvorligt.

I den forbindelse spørger udvalget, om det er udtryk for den generelle holdning til brug af påbud i Arbejdstilsynet, at tilsynet i den senere klagesag skriver, at ”det er svært at sige, om et påbud eventuelt suppleret med en vejledning havde hjulpet”.

I december-redegørelsen er der også redegjort for dette tilsynsbesøg og den senere klagesag. Arbejdstilsynets afgørelse i klagesagen i 1999 var helt i overensstemmelse med den daværende juridiske opfattelse af i hvilke situationer, der kunne og burde gives påbud.

Af december-redegørelsen fremgår det også, at hvis besøget havde fundet sted i dag, hvor der er en skrappere praksis, var der med stor sandsynlighed blevet givet et straks-påbud. På samme måde som der blev givet et straks-påbud, da Arbejdstilsynet besøgte DSB S-tog den 11. december 2006.

Det ville være nemt for mig at sige: ”Selvfølgelig skulle der have været givet et påbud tilbage i september 1998”. Det er altid let at være bagklog. Spørgsmålet er, om det er rimeligt, at se på en snart 10 år gammel sag med nutidens briller.

Alle de foreliggende akter og dokumenter – bl.a. den politiske udmelding fra de to daværende socialdemokratiske ministre – peger på, at Arbejdstilsynets håndtering af DSB var i overensstemmelse med de aftaler og den forståelse, der var på daværende tidspunkt. Det var – som tidligere nævnt – opfattelsen, at

DSB havde både vilje og evne til selv at tage hånd om arbejdsmiljøproblemerne.

Endelig beder udvalget mig forklare, hvordan Arbejdstilsynet ikke alene kan "glemme" at lave notat på en borgerhenvendelse i maj 2003, men også "glemme" sin egen reaktion på henvendelsen. Og hvordan det kan være, at Arbejdstilsynet ikke fulgte op på sin henvendelse til DSB i 2003?

Som det fremgår af december-redegørelsen, kan Arbejdstilsynet ikke i sit elektroniske journalsystem se at have modtaget en henvendelse eller klage om asbest i S-togene i maj 2003. Og som det også fremgår af december-redegørelsen, kan Arbejdstilsynet ikke afvise, at en sådan henvendelse er sket, og at Arbejdstilsynet forsømte sin pligt til at tage notat om henvendelsen. Det har Arbejdstilsynet beklaget.

Arbejdstilsynet er efterfølgende via pressen blevet gjort bekendt med et referat fra et møde i DSB i 2003, hvoraf det fremgår, at Arbejdstilsynet skulle have rettet henvendelse til en person – sandsynligvis sikkerhedslederen – i DSB på baggrund af en klage fra en lokomotivfører om asbest i en togvogn. Referatet oplyser således indirekte, at der blev indgivet en klage til Arbejdstilsynet i maj 2003, og at Arbejdstilsynet reagerede på klagen ved at kontakte en person – formentlig sikkerhedslederen – i DSB.

Jeg går ud fra, at det er ovennævnte angivelse i referatet, som udvalget tænker på, når der spørges til, hvordan Arbejdstilsynet kan glemme sin egen reaktion på henvendelsen. Arbejdstilsynet har som nævnt tidligere beklaget, at der ikke blev gjort notat om klagen. Det skal også beklages, at Arbejdstilsynet ikke gjorde notat om tilsynets reaktion på henvendelsen.

Arbejdstilsynet har over for mig oplyst, at det var – og fortsat er – helt normal procedure, at ansatte, der henvender sig til Arbejdstilsynet om arbejdsmiljøproblemer på deres virksomhed, i første omgang bliver henvist til at forsøge at klare problemet i egen sikkerhedsorganisation ved at forelægge sikkerhedsrepræsentanten problemstillingen. Lykkes det ikke for den ansatte at få løst problemet ad denne vej, opfordres den ansatte til at vende tilbage til Arbejdstilsynet.

Som det også fremgår af referatet fra DSB fra maj 2003, var dette også DSB's egen holdning til hvordan arbejdsmiljøproblemer skulle håndteres.

Set i bakspejlet og under hensyntagen til alvorligheden ved udsættelse for asbest har Arbejdstilsynet over for mig tilkendegivet, at man – hvis henvendelsen var sket i dag – ville have kontrolleret det pågældende tog endnu engang, i stedet for – som det skete i 2003 – udelukkende at tage en mundtlig kontakt til DSB.

Arbejdstilsynet har, som opfølgning på den aktuelle debat, oplyst over for mig, at en henvendelse om asbest i tog eller togvogne fremover altid vil betyde, at Arbejdstilsynet tager på kontrolbesøg.

Udvalget har endelig bedt mig *redegøre for konklusionen i december-redegørelsen – dvs. om Arbejdstilsynets tilsyn med DSB har været tilfredsstillende i perioden fra 1996 til i dag.*

Det, som blev konkluderet i december-redegørelsen, var, at Arbejdstilsynet fra 1996 har ført tilsyn med alle dele af DSB's arbejdsmiljø, og at Arbejdstilsynet vurderede, at når de aftalte procedurer for asbesthåndteringen blev fulgt, var det sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både for de ansatte og kunderne.

Arbejdstilsynets gennemgang af de gamle sager fra Rigsarkivet og Landsarkivet har ikke ændret ved denne konklusion.

Inden Jens Jensen vil orientere om, hvad gennemgangen af de gamle sager har vist, vil jeg gerne se lidt fremad. For selv om det er interessant at grave i fortiden, så er det, der optager mig aller mest, hvordan vi bedst muligt sikrer at ingen udsættes for farlige asbestfibre i deres arbejdsmiljø her og nu og i fremtiden. Og her taler jeg ikke bare om DSB-ansatte, men om alle ansatte.

Jeg har derfor aftalt med Arbejdstilsynet, at vi straks igangsætter en række aktiviteter for at minimere risikoen for, at nogen bliver udsat for løse asbest-fibre. Jeg har fuld tiltro til, at disse initiativer vil være effektive og hurtigtvirkende.

Det drejer sig både om aktiviteter rettet mod DSB og andre togoperatører, aktiviteter rettet mod et andet område med asbest-risiko, nemlig bygge og anlægsområdet. Og endelig en række mere generelle aktiviteter, så der også kan sættes ind over for asbest i fx skoler og sportshaller.

Som eksempler på aktiviteter kan jeg nævne, at Arbejdstilsynet, på baggrund af tilbakemeldingerne på det påbud, som den 13. december 2006 blev afgivet til DSB og alle andre togoperatører i Danmark, vil gennemføre tilsynsbesøg på de virksomheder, der har angivet at de har materiel i drift, som indeholder asbest. Hvis der ved tilsynsbesøgene forekommer uafdækket asbest, vil Arbejdstilsynet afgive et straks-påbud, som medfører, at asbesten skal forsegles, før materialet igen kan anvendes.

Et andet eksempel på aktiviteter er de uanmeldte aktioner, som Arbejdstilsynet i år vil gennemføre på en række byggepladser. I forbindelse med dem vil der også blive sat fokus på asbest.

Et tredje eksempel handler om det tiltag, Arbejdstilsynets har gjort over for Slots- og Ejendomsstyrelsen (SES), der administrer statens bygninger, over for Kommunernes Landsforening,

Danske Regioner og overfor de enkelte kommuner. AT har skrevet til dem for at sikre sig, at de er opmærksomme på eventuelle asbestproblemer og på risikoen for, at der findes beskadiget uafdækket asbest inde i statens og kommunernes bygninger og at der iværksættes passende tiltag – fx forsegling af asbesten – hvis det er tilfældet. På den måde kan vi få styr på asbesten i fx skoler og i sportshaller.

Et fjerde eksempel omhandler screeningen af virksomhederne generelt. Fremover vil Arbejdstilsynet have særlig fokus på asbestproblematikken, og kontrollere om reglerne er overholdt og afgive påbud, såfremt reglerne ikke er overholdt. I år screenes fx tog-området, og i den forbindelse vil der naturligvis blive set ekstra godt efter asbest.

Arbejdstilsynet vil også sørge for, at nye tilførende får et grundigt kendskab til asbestreglerne, og at allerede ansatte tilsynsførende får et brush-up-kursus om reglerne, så alle ved, hvad de skal kigge efter under tilsynsbesøgene.

I alt igangsætter vi altså 14 initiativer, som alle er nærmere beskrevet i den supplerende redegørelse.

Afslutningsvis vil jeg gerne understrege, at det selvfølgelig er fuldstændigt uacceptabelt, hvis nogen bliver udsat for farlige, løse asbest-fibre i deres arbejde. Med de 14 aktiviteter vi sætter i gang, er jeg sikker på, at vi kommer et stort skridt tættere på det mål.

Jeg vil følge sagen tæt og gerne give tilsagn om, at udvalget umiddelbart efter sommerferien vil få tilsendt en status over, hvordan aktiviteterne forløber og hvilke resultater, der er opnået.