

## Talepapir til brug ved samråd i Folketingets Retsudvalg om sikkerhedsrådgiver ved transport af farligt gods

---

### Samrådsspørgsmål K

Ministrene bedes redegøre for hvilken myndighed, der har ansvaret for, at de virksomheder, der medvirker ved transport af farligt gods har en sikkerhedsrådgiver og hvordan ved myndighederne hvilke virksomheder der er tale om og hvordan kontrolleres det, at der er udpeget en sikkerhedsrådgiver?

Udvalget har ønsket en drøftelse med justitsministeren og mig af spørgsmålet om transport af farligt gods, herunder spørgsmålet om, hvilken myndighed der har ansvaret for tilsyn med, at der er udpeget en sikkerhedsrådgiver.

Jeg vil gerne starte med at slå helt fast, at det er virksomhedernes ansvar at udpege og registrere en sikkerhedsrådgiver. Jeg kan i sagens natur ikke have overblik



over, hvilke typer gods samtlige virksomheder i dette land har.

Derfor er det her som med meget anden regulering naturligvis virksomheden selv, der skal sikre, at man til enhver tid lever op til gældende regler – ikke mindst når det drejer sig om sikkerhed.

Jeg lægger til grund, at samrådet er foranlediget af det indslag, som TV Syd den 12. oktober 2010 viste om sikkerhedsrådgiverordningen i relation til virksomheder i Syd- og Sønderjylland.

I udsendelsen blev det blandt andet hævdet, at 75 % af virksomhederne ”bryder loven og slækker på sikkerheden”, og det blev samtidig konkluderet, at de fleste såkaldte risikovirksomheder mangler en sikkerhedsrådgiver.



Disse oplysninger har jeg imidlertid hverken mulighed for at bekræfte eller afvise, men det er noget, jeg har bedt mine embedsmænd undersøge nærmere for at se på, om der er ting, vi kan gøre anderledes end i dag.

Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at jeg ikke vil gå på kompromis med sikkerheden, og derfor skal alle virksomheder selvfølgelig leve op til de krav, der gælder på området.

Reglerne om sikkerhedsrådgivere er komplekse – det er de, fordi det jo er en kompleks sag at have med sikkerhed at gøre.

Jeg vil derfor gerne benytte lejligheden til kort at redegøre for baggrunden og forhistorien vedrørende sikkerhedsråd-



giverordningen og dernæst komme ind på, hvordan transport af farligt gods på vej og bane i dag reguleres og administreres på Transportministeriets område.

Justitsministeren vil efterfølgende redegøre for, hvordan politiets praktiske kontrol foregår.

-----

I 1996 blev der i EU vedtaget et direktiv, der omhandlede udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods med jernbane, vej eller indre vandveje.

Heri blev stillet krav om, at virksomheder, hvis aktiviteter omfatter transport,



lastning eller losning af farligt gods, skal udpege en eller flere sikkerhedsrådgivere.

Det samme gælder for virksomheder, som udfylder transportdokumenter eller klassificerer, mærker eller emballerer farligt gods.

Ansvaret påhviler altså de relevante virksomheder, og manglende overholdelse af kravet kan straffes med bøde.

1996-direktivet blev implementeret i dansk ret ved Trafikstyrelsens bekendtgørelse nr. 665 af 18. august 1999 om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods.

Direktivet er senere blevet erstattet af et direktiv fra 2008 om indenlands transport af farligt gods – et direktiv, som er



implementeret af Justitsministeriet ved bekendtgørelse nr. 617 af 26. juni 2009 om vejtransport af farligt gods, og i Transportministeriets bekendtgørelse nr. 601 af den 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods.

Det skal som følge heraf ligeledes konsekvensrettes i førnævnte bekendtgørelse om sikkerhedsrådgivere, så den henviser til det nye direktiv.

Trafikstyrelsen har siden 1999 fungeret som regeludstedende og vejledende administrativ myndighed på sikkerhedsrådgiverområdet.

Ifølge bekendtgørelsen skal de omfattede virksomheder oplyse navn og personnummer på den eller de af virksomheden udpegede sikkerhedsrådgivere til



Beredskabsstyrelsen, som fører et særligt register herover.

Beredskabsstyrelsen fungerer samtidig som eksamensmyndighed ved uddannelsen af sikkerhedsrådgivere.

For at give virksomhederne det bedste grundlag for at leve op til reglerne, er der gjort en del ud af at formidle, hvad sikkerhedsrådgiver-kravene handler om.

Trafikstyrelsen har derfor gennem sine kontakter med de relevante brancheorganisationer og foreninger på vejtransportområdet informeret om sikkerhedsrådgiverforpligtelsen. Styrelsens hjemmeside indeholder ligeledes fyldestgørende oplysninger om sikkerhedsrådgiverordningen.



For såvel national som international jernbanetransport gælder det såkaldte RID-reglement, som er en del af den internationale jernbanekonvention, CO-TIF-konventionen.

Her hører reglerne under Trafikstyrelsen, der er den kompetente myndighed for jernbanen, herunder også tilsynsførende myndighed.

Transport af farligt gods på vej reguleres af den såkaldte ADR-konvention, der ligeledes indeholder bestemmelser om sikkerhedsrådgivere.

Konventionen og de danske bestemmelser om transport af farligt gods på vej hører i Danmark overordnet under Justitsministeriets ressort.





Det er Trafikstyrelsen, der i kraft af den før omtalte bekendtgørelse fra 1999 fortsat har det formelle ansvar for uddannelse af sikkerhedsrådgivere både på vej og bane.

I praksis forestås uddannelse og administration dog af andre myndigheder, herunder særligt Beredskabsstyrelsen.

Justitsministeren vil om lidt redegøre for politiets kontrol med transport af farligt gods.

Der er ikke hjemmel til at føre tilsyn med om de virksomheder, der alene arbejder med emballering, pålæsning, påfyldning og aflæsning af farligt gods, opfylder kravet om en sikkerhedsrådgiver.

Afslutningsvist vil jeg gerne gentage, at sikkerhed er en meget høj prioritet for



mig, og det er som nævnt baggrunden for, at jeg ønsker en nærmere belysning af, om vi kan gøre tingene endnu bedre.

Transportministeriet vil derfor i samarbejde med andre relevante ministerier sætte et arbejde i gang, hvor det undersøges, om de nuværende regler håndterer kontrollen med sikkerhedsrådgivere godt nok.

Udgangspunktet er, at ressourcerne skal bruges mest effektivt, og der ikke skal laves kontrol for kontrollens skyld. I den forbindelse står de sikkerhedsmæssige forhold naturligvis centralt. Der vil ligeledes kunne ses på, hvordan tilsynet udføres i andre lande, f.eks. i Sverige.



På baggrund af dette arbejde vil det blive vurderet om der er behov for eventuelle regelændringer – Tak!