

# **Stöd till utbildningsprojekt om transporter av farligt gods i Lettland**

**Del 2 – Utformning av nationellt regelsystem  
Säkerhetsfrämjande åtgärder i Östersjöområdet**

1999 Räddningsverket, Karlstad  
Internationella avdelningen

Beställningsnummer P22-313/99  
1999 års utgåva

# Stöd till utbildningsprojekt om transporter av farligt gods i Lettland

Del 2 – Utformning av nationellt regelsystem

Regeringsbeslut: II:8, 1997-10-30, UD97/1592/EC  
Säkerhetsfrämjande åtgärder i Östersjöområdet



Räddningsverkets kontaktperson:  
Anneli Andersson, Internationella avdelningen, telefon 054-10 43 48



# Innehållsförteckning

Bakgrund.....	9
Situationen innan 1994.....	9
Samarbetet mellan Sverige och Lettland.....	9
Programmets del 1 – ”Internationella transporter, anslutning till ADR” under 1994-1996 .....	10
Programmets del 2 – ”Utformning av nationellt regelsystem” under 1997-1998 .....	11
Planering och beslut .....	11
Hemställan om medel.....	12
Regeringsbeslut .....	12
Räddningsverket beslut .....	12
Genomförande.....	13
Utbildning av personal för tillsyn- och kontrollverksamhet .....	13
Lettiskt samverkansorgan.....	14
Certificeringsorgan.....	14
Bättre räddningsinsatser vid farligt godsolyckor .....	14
Resultat av programmets del 2 - ”Utformning av nationellt regelsystem” .....	14
Synpunkter från Ph. D. Marianna Heislere, Lettlands Transportministerium.....	14
Lagar och regler .....	14
Gällande lagar och regler i Lettland 1999.....	15
Kontroll och tillsyn .....	16
Inrikesministeriet.....	17
Transportministeriet .....	17
Finansministeriet.....	18
Läget i siffror.....	18
Problem .....	18
Synpunkter från statssekreterare Uldis Petersons, Lettlands Inrikesministerium .....	18
Synpunkter från Juris Teteris, ansvarig för området transporter av farligt gods inom Vägtrafiksäkerhetsverket i Lettland.....	19
Synpunkter från Peteris Drukis, LATAK, a/s I.B.N.A .....	19
Ekonomisk redovisning.....	21
Kommentarer.....	21
Nuvarande situation .....	22
Uppföljning augusti 1999.....	22
Den lettiska samrådsgruppen för frågor rörande transport av farligt gods .....	22
Vägtrafiksäkerhets- direktoratets (CSDD) besiktningstation för vägfordon.....	23
Rigas Training Centre .....	23
Framtida behov.....	24



# Abstract

The programme “Support for the transport of dangerous goods in Latvia” is composed of three stages. In conjunction with the Latvian Ministry of Transport, the Swedish Rescue Services Agency carried out the first stage “International transport in adherence with ADR” from 1994 -1996. This has already been reported on. The second stage “The formulation of national regulations” was carried out during 1997-98. The third part of the programme “Rail transport of dangerous goods” has yet to be conducted.

In a working meeting in Riga, that was held on 20<sup>th</sup> March 1997, it was decided that the Swedish Rescue Services Agency would support the Ministry of Transport in their efforts to improve safety in relation to the transport of dangerous goods.

Using a problem-study from the Ministry of Transport as a starting point, the Swedish Rescue Services Agency drew up a proposal outlining the support and help Sweden could give. As follows:

- Training of inspection and supervision personnel, who could then later function as both a resource for, and as an instructor for others.
- Support and consultation in connection with the development of a Latvian body for the certification of vehicles. This due to the fact that there was no way of getting a tanker approved in Latvia, as they had no accredited inspection authority there.
- Support and consultation in order to improve equipment and knowledge for the better conduction of rescue operations involving dangerous goods.

On 21<sup>st</sup> May 1997 a project plan was established. In addition to the three aforementioned support measures, the plan also included a translation of the European agreement on the transport of dangerous goods by road (ADR)<sup>1</sup>

On 19<sup>th</sup> August 1997 the Swedish Rescue Services Agency made an application to the Foreign Office for the necessary resources for its collaborative work with the Latvian Ministry of Transport on measures to improve safety within the area of the transport of dangerous goods.

On the 30<sup>th</sup> October 1997 the government decided to allot a maximum of 323,000 Kronas to the Swedish Rescue Services Agency for the project.

The training followed the training plan as drawn up by the Swedish Rescue Services Agency and was approved by the Ministry of transport. The course was divided into two parts. The Ministry of Transport had responsibility for the first part, which took the form of a theoretical basic training on the rules and regulations governing the transport of dangerous goods by road – ADR. The Swedish Rescue Services Agency in co-operation with various Swedish supervisory authorities conducted the second part of the training, which included both theoretical work and practicals.

---

<sup>1</sup> ADR (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Good by Road)

**The project in Latvia resulted in the following:**

- The national introduction of ADR (road transport) in Latvia
- Support for the translation and printing of ADR. The information pamphlet “ Dangerous goods by road” was translated and is now used within driver training, by the rescue service, by the supervisory authorities and as a good source of information for industry.
- Specialist and technical support for international co-operation and national regulations work, as well as for the building up of driver training and supervisory activities.

The total cost for the conduction of the project went up to 468,062 Kronas

The project-leaders has been Björn Sanborgh and Thomas Gell/Lena Tistad, responsible for the activities has been Conny Oscarsson, all from the SRSA Department for Risk and Environmental Management.



# Sammanfattning

Programmet för "Stöd till transporter av farligt gods i Lettland" består av tre steg. Tillsammans med det lettiska Transportministeriet genomförde Räddningsverket det första steget, "Internationella transporter, anslutning till ADR", under 1994-1996 som redan har rapporterats. Det andra steget, projektet "Utformning av nationellt regelsystem", genomfördes under 1997-1998. Den tredje delen "Järnvägstransporter av farligt gods" återstår.

Räddningsverket även fortsättningsvis skulle stödja Transportministeriet i deras arbete för att höja säkerheten när det gäller transporter av farligt gods.

Utifrån en probleminventering från Transportministeriet utarbetade i enlighet med ett arbetsmöte, som hölls i Riga den 20 mars 1997, bestämdes att Räddningsverket ett förslag på det stöd och den hjälp som Sverige kunde bistå med:

- 3 • Utbildning av kontroll- och tillsynspersonal, som sedan skulle fungera som resurspersoner till och instruktörer för andra;
- 6 • Stöd och rådgivning i samband med utveckla av ett lettiskt organ för certifiering av fordon eftersom, då det inte fanns någon möjlighet att få en tank godkänd i Lettland p g a. avsaknad av någon ackrediterade kontrollorgan i Lettland.
- 7 • Stöd och rådgivning för att förbättra utrustning och kunskaper för genomförandet av räddningsinsatser vid farligt godsolyckor i Lettland.

Den 21 maj 1997 fastställdes en projektplan. Utom de tre ovan nämnda åtgärderna innehöll också planen översättningsarbete av den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg (ADR).<sup>2</sup>

Räddningsverket ansökte den 19 augusti 1997 om medel för samarbete med Transportministeriet om säkerhetshöjande åtgärder inom området transporter av farligt gods till UD. Regeringen beslutade den 30 oktober 1997 att anvisa högst 323 000 kronor till Räddningsverket för projektet.

Utbildningen följde den utbildningsplan som utarbetats av Räddningsverket och godkänts av Transportministeriet. Kursen var uppdelad i två delar där Transportministeriet ansvarade för den första delen i form av en teoretisk grundutbildning om regelverket för transport av farligt gods på väg, -ADR. Den andra delen genomfördes av Räddningsverket i samarbete med svenska tillsynsmyndigheter, och innehöll både teoretisk och praktisk utbildning.

Projektet i Lettland resulterade i följande:

- Nationell introduktion av ADR (vägtransporter) till berörda i Lettland.
- Stöd till översättning och tryckning av ADR. Informationsskriften "Farligt gods på väg" översattes och används numera inom förarutbildning, räddningstjänsten, för tillsynsmyndigheter och som ett bra informationsmaterial till industrin.

<sup>2</sup> ADR (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Good by Road

- Fackmässigt och tekniskt stöd till internationell samverkan och nationellt regelarbete samt till uppbyggnad av förarutbildnings och tillsynsverksamheten.

Den totala kostnaden för genomförandet av projektet uppgick till 468 062 kronor.

Projektledare för samarbetet har varit Björn Sandborgh och Thomas Gell/Lena Tistad, aktivitetsansvarig har varit Conny Oscarsson, samtliga från Räddningsverkets Risk- och Miljöavdelning.

**Nyckelord:** stöd, Baltikum, Lettland, farligt gods.

## Bakgrund

Sveriges regering har sedan 1992, inom ramen för det s k suveränitetsstödet, beslutat om medel till Räddningsverket för stöd till utveckling av bland andra Lettlands räddningstjänst- och transportmyndigheter. Samarbetet med Lettlands transportministerium inleddes 1994, då Räddningsverket och Transportministeriet valde att inrikta samarbetet i tre steg:

- Stöd i samband med att Lettland ansluter sig till det internationella regelsystemet inom farligt gods området, ADR.
- Utformning av nationellt regelsystem för transporter av farligt gods
- Järnvägstransporter av farligt gods
- Det första steget genomfördes under åren 1994-1996. Det andra steget har genomförts under 1997-98. Den sista delen har ej genomförts. Orsaken är främst att Lettland har ett samarbete österut enligt ett regelsystem för Östeuropa.

Efter att del 1 avslutades påbörjades planering av fortsättningen. Under ett arbetsmöte, som hölls i Riga den 20 mars 1997 fastslog Räddningsverket och Transportministeriet att ett fortsatt svenskt stöd inom området transporter av farligt gods behövdes, och att projektet skulle koncentreras att utveckla säkerheten för vägtransporter, dvs del 2 i den ursprungliga inriktningen.

### Situationen innan 1994

I Lettland, fram till 1985, låg ansvaret för vägtransporter av farligt gods helt på avsändaren av godset. Ansvaret begränsades dock endast till att ge föraren relativt allmän information om vilken slags farligt ämne som transporterades och föraren utrustades med ett s k ”olycksfallskort”.

Vad beträffar ”kontroll” av fordonets tekniska utförande utgjordes denna endast av att föraren fick i uppdrag att eventuellt utsläpp från fordonets cistern från sin förarplats. För kontroll av fordonscisterner ansvarade statens tekniska besiktningsspektion. 1985 publicerade Sovjetunionens Justitiedepartement (i Moskva) ”Instruktioner om fordonstransporter av farligt gods”. I enlighet med denna instruktion skulle alla fordon märkas och särskilda krav utarbetades för fordonens konstruktion. Dessa krav överensstämde inte med kraven i ADR.<sup>3</sup>

### Samarbetet mellan Sverige och Lettland

1994 publicerades i Lettland ”En temporär instruktion om fordonstransporter av farligt gods” vilken delvis baserades på kraven i ADR men också medgav avsevärda avvikelser.

---

<sup>3</sup> ADR (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg.

Räddningsverket har, sedan november 1994, inom ramen för det svenska stödet "Säkerhetshöjande åtgärder i Östersjöområdet", samarbetat med Transportministeriet för att stödja deras arbete med att höja säkerheten av transporter av farligt gods, enligt en plan i tre steg, där de två första är genomförda:

Del 1 - Internationella transporter, anslutning till ADR.<sup>4</sup>

Del 2 - Utformning av nationellt regelsystem.

Del 3 - Järnvägstransporter av farligt gods.

## Programmets del 1 – "Internationella transporter, anslutning till ADR" under 1994-1996

Samarbetet mellan Räddningsverket och Transportministeriets strategiska planeringsavdelning för miljöfrågor startade 1994. Redan då konstaterades att tillämpning av ADR var nödvändig. Under 1995 genomfördes utbildning och arbetsmöten i Lettland om internationella regelsystemen för transporter av farligt gods med berörda myndigheter och organisationer. Samma år gavs stöd i form av rådgivning av experter, ekonomiskt bidrag till översättningsarbetet av den Europeiska överenskommelsen om transporter av farligt gods på väg (ADR) samt rådgivning i samband med ansökan om lettisk medlemskap i ADR-samarbetet.

Under 1995 påbörjades också stödet till utvecklingen av den lettiska förar- och tillsynsutbildningen samt till arbetet med att komplettera de nationella reglerna inom området. Detta resulterade i att Lettlands regering, den 10 oktober 1995, beslöt att ansluta sig till ADR.

Ett av de större problemen i Lettland har varit den praktiska tillämpningen av ADR. Därför anordnades flera särskilda utbildningar, särskilt för instruktörer, under 1996, där Räddningsverkets experter deltog som föreläsare. Översättning har gjorts av en rad läromedel och letterna har också erhållit pedagogiska hjälpmedel till undervisningen.

### Aktiviteter 1994-1996

<b>Datum</b>	<b>Aktivitet</b>
<b>1994</b>	
Augusti	Medverkan i konferens om transporter av farligt gods i Jurmala (konferensen anordnad av NATO/CCMS <sup>5</sup> )
<b>1995</b>	
Januari	Projektplaneringsmöte i Riga med transportmyndigheterna.
Februari	Översättning av ADR till lettiska påbörjas med ekonomiskt och tekniskt stöd.
April	Översättning till lettiska av lagen av transporter av farligt gods, kursplaner för förarutbildning samt förarprov.

---

<sup>4</sup> Projektets del 1 "Internationella transporter, anslutning till ADR" har rapporterats men skall användas översiktligt som bakgrund till rapport av projektets del 2 "Utformning av nationellt regelsystem".

<sup>5</sup> CCMS = Comité on the Challenge of Modern Society

Maj	Deltagande av två lettiska delegater från Transportministeriet i ordinarie möte med ”Working Party on Carriage of Dangerous Goods” (WP 15) inom ECE. <sup>6</sup>
Juni	Utbildning i 5 dagar i Jurmala med 20 nyckelpersoner från lettiska transportmyndigheter och näringsliv. Utbildningen omfattade regelverk och system för tillsyn samt provning och kontroll.
Oktober	Översättning av ADR är klar och Lettlands regering beslutar om Lettlands anslutning till det europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg (ADR).
hösten	Översättning av bl a material för utbildning av förare: tank- och bulktransporter (läromedel och videofilm), marknadskontroll av farligt gods, sjöbulktransport av farligt gods.
<b>1996</b>	
Mars	Kurs i Riga för förarutbildare och tillsynspersonal.
hösten	Juridiskt konsultstöd till lagstiftningsarbetet i Lettland.
December	Kurs i Riga för kontrollanter av farligt gods, en vecka. Kurs i Riga i tillsyn och teknisk kontroll, en vecka. Leverans av utbildningsutrustning till Transportministeriets trafikskola, bl a 10 begagnade persondatorer, 10 begagnade skrivare samt 1 OH-projektor, 1 videobandspelare och 1 TV-apparat.

## Programmets del 2 – ”Utformning av nationellt regelsystem” under 1997-1998

### Planering och beslut

Den 20 mars 1997 hölls ett arbetsmöte i Riga där representanter från Räddningsverket och Transportministeriet deltog. Följande problemområden diskuterades:

- ADR 97 skulle ges ut.
- Den nationella transportlagen skulle beslutas. Ansvaret för tillsyn skulle därmed fastställas. Försäkringsfrågor måste lösas genom lag.
- Det behövdes utbildning av tillsynspersonal.
- Det saknades ett ackrediterat kontrollorgan i Lettland. Därför fanns det inte någon möjlighet att utfärda certifikat till fordon.
- För att kunna genomföra räddningsinsatser vid farligt godsolyckor behövdes bättre utrustning och kunskaper inom räddningstjänsten.
- Man ansåg att det behövdes ett samverkansorgan inom förvaltningssystemet för informationsspridning, bearbetning och lösning av gemensamma frågor och problem.

<sup>6</sup> ECE = Economic Commission for Europe – FN:s ekonomiska kommission för Europa

- Man bedömde att förarutbildningen fungerar i Lettland, samt att förarna kan hantera transporter av farligt gods. Tillsynspersonal fanns däremot inte. Kunskaper saknades hos polis, gränskontroll och tull.
- Det fanns ingen möjlighet att få en tank godkänd i Lettland, eftersom man inte hade några ackrediterade kontrollorgan, som också framgick av telefax skickat från Transportministeriet den 30 april 1997. Problemet låg hos den lettiska motsvarigheten, LATAK<sup>7</sup>, som motsvarar det svenska kontrollorganet SWEDAC. LATAK saknade expertis och det bedömdes att starthjälp behövdes.

Mötets deltagare från Räddningsverket framförde ett förslag där, om regeringen beslutade om finansiellt stöd, Räddningsverket kunde hjälpa till med följande:

- *utbildning av tillsynspersonal*, som senare kunde utgöra resurspersoner och instruktörer för andra.
- *att hitta möjligheter till att ge certifikat till fordon.*
- *att förbättra räddningstjänstens utrustning och kunskap* för att kunna genomföra räddningsinsatser vid farligt godsolyckor.

Den 21 maj 1997 utarbetade Räddningsverket och Transportministeriet en projektplan om fortsatt stöd till Transportministeriet under perioden 1997-1998. Enligt den ursprungliga inriktningen från 1994 skulle detta omfatta del 2 – ”Utformning av nationellt regelsystem”.

### **Hemställan om medel**

Räddningsverket ansökte i en skrivelse till svenska Utrikesdepartementet, daterad den 19 augusti 1997 om 323 000 kronor för genomförande av del 2 (stöd till Transportministeriet och utvecklingen av säkrare farligt godstransporter i Lettland, dvs. utformning av ett nationellt regelsystem och tillsyn på området). Projektet innefattade också översättning av utbildnings- och informationsmaterial.

### **Regeringsbeslut**

Regeringen beslutade den 30 oktober 1997 att anvisa högst 323 000 kronor till Räddningsverket för genomförandet av stödet enligt projektplanen.

### **Räddningsverket beslut**

Räddningsverket beslutade den 3 december 1997 att genomföra projektet under 1997-1998 enligt projektplan ”Farligt gods Lettland 1997-98” utarbetad den 21 maj 1997.

---

<sup>7</sup> LATAK = Latvian National Accreditation bureau ”LATAK”

## Genomförande

### Utbildning av personal för tillsyn- och kontrollverksamhet

I enlighet med projektplanen "Farligt gods i Lettland 1997-1998", har följande aktiviteter genomförts:

- Översättning av Räddningsverkets skrift "Farligt gods på väg", som reviderats i samband med att en mängd nya bestämmelser trätt i kraft. Denna används idag som läromedel.
- Räddningsverkets förarprov vid utbildning av lastbilsförare, samt svenskt textmanus till instruktionsfilm för transport av explosiva varor har översatts och bearbetats till lettiska förhållanden.
- Den svenska "Lagen om inrikes vägtransport" samt exempel på en engelsk utgåva av CMR-villkoren<sup>8</sup> har översatts.
- 43 personer från tull, polis och gränskontroll har utbildats. Utbildningen var uppdelad i två steg, där steg 1 genomfördes i Riga, Lettland, och steg 2 genomfördes i Revinge, Sverige:

**Steg 1.** Grundutbildning i transportreglerna om farligt gods och nationell lagstiftning på detta område. Utbildningen genomfördes i Lettland av lettiska instruktörer och bekostades av Lettland: Svenska experter medverkade som föreläsare (utbildningstid ca 60 tim.)

**Steg 2.** Utbildning i internationell rätt och EU:s kontroldirektiv, 95/50/EC. Utbildningen genomfördes i Sverige av Räddningsverket i samarbete med polis, tull, och kustbevakning, samt danska trafikpolisen. Den innehöll två dagars teori och tre dagar praktisk tillsyn på väg, i färjehamn samt till havs med kustbevakningen (utbildningstid ca 40 tim.). Den teoretiska utbildningen bestod av följande:

- orientering om svensk lagstiftning för transport av farligt gods,
- innebörden i EUs kontroldirektiv, 95/50/EG,
- kontrollblankett och rapporteringssystem,
- samverkan med andra tillsyns- och åklagarmyndigheter,
- internationell samverkan vid brott mot bestämmelserna,
- tillsynsmetodik,
- hälsorisker vid tillsyn och värdet av skyddsutrustning, samt
- angränsande trafiksäkerhetsregler vid transport såsom lastsäkring, arbetstider m m.

Vid den praktiska utbildningen följde eleverna med ordinära polispatruller samt vissa placerades hos tullens tillsynspatrull. Ett stort antal kontroller genomfördes både på vägar och vid färjeterminaler.

---

<sup>8</sup> civilrättsliga bestämmelser för godsbefordran vid internationella vägtransporter

### **Lettiskt samverkansorgan**

Räddningsverket har deltagit i ett möte i Riga tillsammans med företrädare för berörda lettiska myndigheter och organisationer. Dessutom har rådgivning skett om hur Sverige löst olika problem inom farligt gods området bl a gällande ansvarsfördelning och stöd till andra myndigheter.

### **Certificeringsorgan**

Samarbete mellan LATAK och SWEDAC har ej etablerats.

### **Bättre räddningsinsatser vid farligt godsolyckor**

Stödet till räddningstjänsten har genomförts inom ramen av fyraårsprogrammet för stöd till räddningstjänsten i Lettland, där särskild utbildning och utrustning för insatser vid kemikalieolyckor har genomförts för och överlämnats till räddningstjänsten.

## **Resultat av programmets del 2 - "Utformning av nationellt regelsystem"**

Samarbetet har fokuserats på rådgivning till och utbildning av specialister och tillsynspersonal i Lettland. Utbildningen innehöll både teoretisk och praktisk utbildning. Stödet har i huvudsak resulterat i:

- att den "Temporära instruktionen om transporter av farligt gods" har gjorts känd och att berörda lettiska parter informerats om instruktionens ändamål och syfte,
- stöd till översättning och tryckning av ADR-reglerna, läromedlet "Farligt gods på väg" (används till förarutbildning samt inom räddningstjänsten, för tillsynsmyndigheter och som ett bra informationsmaterial till industrin),
- att det fackmässiga stödet till internationell samverkan och nationellt regelarbete samt till uppbyggnad av förarutbildnings och tillsynsverk-samheten sker regelbundet och alltmer i form av ömsesidigt samarbete mellan Räddningsverket och Transportministeriet.

## **Synpunkter från Ph. D. Marianna Heislere, Lettlands Transportministerium**

Marianna Heislere beskriver situationen i Lettland inom området transporter av farligt gods så här:

### **Lagar och regler**

- I februari 1998 startade arbetet med att utarbeta en övergripande lag inom området transporter av farligt gods. Lagförslaget antogs inte av Lettlands Ministerråd, som då ansåg att regleringarna istället skulle inkluderas i andra lagar som berörde transporter av farligt gods. Även Inrikesministeriet hade invändningar; enligt lagförslaget skulle funktionsansvaret fördelas på polis, gränskontroll och tull, med polisen som övergripande kontrollansvarig. Inrikesministeriet ansåg att polisen inte



skulle klara att ta detta ansvar utan ökade ekonomiska resurser. Därför bestämdes att överlämna avgörandet till Ministerrådet. Diskussioner pågår om att återuppta arbetet med att utforma en övergripande lag, men det är osäkert om och när det blir av.

### **Gällande lagar och regler i Lettland 1999**

De lagar och regler som reglerar området transporter av farligt gods i Lettland idag, 1999, är:

- Sjötransport: Sker enligt IMDG<sup>9</sup> reglerna. Dessutom finns regler ”Om farligt gods förflyttning och lastning i hamnar”.
- Flyg: Sker enligt ICAO TI<sup>10</sup> reglerna. Förordningar om ”Organisation av farligt gods-transporter” och om ”Personalutbildning för transporter av farligt gods”
- Järnväg: Sedan 1 januari 1999 regleras järnvägstransporterna av förordningen om ”Organisation för samarbete på järnvägar”. Övriga förordningar som tillämpas är:
  - \* För transporter till Ryssland, Litauen och Estland tillämpas regler om transporter av farligt gods från 1996.
  - \* För transporter till övriga länder tillämpas bilagor till ”Regler om transporter av farligt gods på järnväg”.
  - \* Containertransporter inom Lettland regleras av ”Regler for transport av farligt gods”.
  - \* Transporter inom Lettland i vagnar och tankar regleras av ”Regler för transporter av farligt gods i vagnar och tankar på järnväg”.

I Lettland pågår ett arbete för att landet ska anslutas till OTIF<sup>11</sup>. Efter att man anslutit sig till dessa internationella regler kommer konventionen om internationella järnvägstransporter -COTIF<sup>12</sup>, och dess bilaga RID<sup>13</sup>- att gälla.

- Transport på väg: Sedan 1996 gäller ADR, och man tillämpar:
  - \* Transportministeriets tillfälliga instruktion om transporter av farligt gods på väg. Ett förslag på övergripande regler har lämnats in till Ministerrådet.
  - \* Transportministeriets regler om förarutbildning
  - \* Regler om teknisk besiktning
  - \* Ändringar i förordningen om ”Kontrollordning inom området autotransport” (fastställande av kontrollfunktioner) är förberedda och inlämnade till Ministerrådet.

---

<sup>9</sup> IMDG= International Maritime Dangerous Goods code. Riktlinjer för internationell befordran av farligt gods till sjöss

<sup>10</sup> ICAO-TI= International Civil Aviation Organisation- Technical Instructions. Riktlinjer för internationell befordran av farligt gods med flyg

<sup>11</sup> OTIF= Organisation for International Carriage by Rail

<sup>12</sup> COTIF= Fördraget om internationella järnvägstransporter från den 9 maj 1990

<sup>13</sup> RID= Reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods.

## Kontroll och tillsyn

Lettland har anslutit sig till AETR<sup>14</sup>, CMR<sup>15</sup>, TIR<sup>16</sup> och ADR. Normativa regler kompletteras regelbundet. EU:s kontroldirektiv gäller också i Lettland. Marianna Heislere pekar på tre viktiga områden när det gäller kontroll av transporter av farligt gods:

- Trafiksäkerhet. Kontrollen genomförs av vägpolis. Kontrollfrågorna regleras av:
  - \* Ministerrådets förordning "Förordning om kontrollordning för transportområdet" (1996). Där fastställs myndigheters ansvar och samordning för kontrollverksamheten. Tillsynen genomförs av transportministeriet, kontrollen inom landets gränser genomförs av Transportministeriets autoenhet. Ansvar för kontrollen regionalt ligger på regionala myndigheter, medan gränskontroll och tull ansvarar för kontrollen vid gränsstationerna. Dock fattas en övergripande lag som anger vem som har samordningsansvaret inom hela området när det gäller kontroll och tillsyn av farligt godstransporter.
  - \* Ministerrådets förordning "Naturinspektionsförordning" (1997). Där fastställs att Miljöministeriet kontrollerar att transporter av farlig gods sker enligt säkerhetsbestämmelserna.
- Transporter på väg, dvs transporter av farligt gods, förarnas arbetsförhållanden, transporterens vikt mm, fordonens och tankarnas beskaffning, certificering av fordon, transporttillstånd, internationella transporter, hastighetsbegränsningar osv. (Dessa bestämmelser regleras med hjälp av normativa regleringar, konventioner och internationella avtal.)
- Företagsverksamhet inom transportområdet. Autotransportenheten på Transportministeriet ansvarar för licensfrågor. De kan inte utföra direkta kontroller på vägar, det är endast vägpolis som har denna rätt.

Inrikesministeriet, Transportministeriet och Zemessardze<sup>17</sup> enades i januari 1997 om ett utökat samarbete, men detta förbättrade inte situationen. För närvarande kan inte transporter av farligt gods kontrolleras enligt internationella avtal och direktiv från EU. Detsamma gäller kontrollen av hastighetsbestämmelser och förarnas arbetsförhållanden. De regler som finns följs i praktiken inte.

Kontrollen fungerar inte heller tillfredsställande vid gränsstationerna. Orsakerna är bl a otillräckligt samarbete mellan gränskontroll och tull samt avsaknad av nödvändig utrustning.

Marianna Heislere konstaterar att kontrollen av transporter med farligt gods på Lettlands vägar inte varit tillräckligt effektiv och att det är en arbets-

---

<sup>14</sup> AETR= Internationell överenskommelse om arbetstidsbestämmelser för förare av tunga fordon i internationell trafik

<sup>15</sup> CMR= Konventionen om internationell befordran av gods på väg

<sup>16</sup> TIR= Konventionen om internationell befordran av oförtullat gods på väg

<sup>17</sup> Det lettiska "hemvärnet", som verkar inom försvaret, polisen mm

krävande process att anpassa landet till internationella avtal, konventioner och direktiv. Efter att obligatoriska transportförsäkringar infördes för några år sedan har statistiken visat att antalet trafikolyckor ökat kraftigt i Lettland. (1997 ökade antalet med 58% på åtta månader, år 1998 med 156% jämfört med 1996). Både personal och resurser för kontrollverksamheten är otillräckliga. Det behövs såväl mer kompetent personal som teknisk utrustning.

För att lösa problemet krävs ytterligare ändringar i nuvarande regler och förordningar, större budget för inköp av fordon, datorer mm. Dessutom är det nödvändigt att höja lönerna för att kunna behålla och rekrytera kompetent personal.

I Lettland försöker man nu att lösa problemen så praktiskt som möjligt och ansvarsfördelningen fördelas i huvudsak så att Inrikesministeriet fortsätter arbetet med att utforma kontrollverksamheten i hela landet, medan Transportministeriet ansvarar för transportföretagsamhet, finansiella frågor och efterlevnad av nationella och internationella regelsystem.

Transportministeriet förespråkar följande ansvarsfördelning, som också Inrikesministeriet godkänner, med reservation om att verksamheten kräver mer ekonomiska resurser för att förverkligas:

#### **Inrikesministeriet**

Inrikesministeriet utformar en kontrollgrupp som kan kontrollera transporter på de största vägarna i Lettland. Inom polisen organiseras en inspektörsutbildning om transporter av farligt gods.

Tillsammans med Finansministeriet arbetar man med att avgöra ansvarsfördelningen när det gäller kontroll mellan gränsbevakning och tullen på gränstationer. Enligt en finansieringsplan för år 2000 ska vägpolisen få ökning av anslaget för kontrollverksamhet med 25% och för år 2001 en ökning med 50%.

#### **Transportministeriet**

Transportministeriet arbetar med förslag på förändringar i Ministerrådets "Förordningen om kontrollordning inom området av autotransport". Ändringarna kommer att innebära att vägpolisen ska ha hela ansvaret för transportkontroll på vägar.

Vidare ska Transportministeriet ansvara för:

- Kontroll av att transporterna sker enligt gällande regler
- Att ge tillstånd till stora och speciellt tunga transporter.
- Att utarbeta förslag på förbättringar
- Att utarbeta ett system för myndigheternas kontrollverksamhet

## **Finansministeriet**

Förhoppningsvis har Finansministeriet möjligheter att utrusta åtminstone fem gränsstationer med dynamiska vågar för att kunna väga tunga transporter.

### **Läget i siffror**

- Transportministeriet har tillsammans med Räddningsverket genomfört olika utbildningar bl a introduktionskurser om transporter av farligt gods, om teknisk besiktning och om tillsyn och kontroll på vägar och gränsstationer. Sammanlagt har 100 personer genomgått dessa kurser.
- I Lettland har hittills mer än 2000 förare utbildats. Speciella vägskyltar för transporter av farligt gods har införts och de speciella etiketterna och skyltarna för transportmärkning tillverkas i Lettland.
- Hittills har ca 2 800 intyg för transportörer av farligt gods utverkats.
- Under åren 1998-99 har Transportministeriet tilldelat 23 internationella och 10 nationella ADR-certifikat som godkänner transporternas tekniska och utrustningmässiga standard.
- Transportministeriet har uppdaterat ADR enligt den internationella överenskommelsen.

### **Problem**

- Organisationen för tillsyn och kontroll är ännu inte utvecklad
- För att regler och kontroll inom hela området transporter av farligt gods ska fungera krävs att vissa förordningar och lagar införs eller omarbetas.

## **Synpunkter från statssekreterare Uldis Petersons, Lettlands Inrikesministerium**

Den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg (ADR) blev översatt från engelska till lettiska och publicerades (1995 och 1997).

Seminarier och utbildningar, som organiserades och genomfördes av Räddningsverket, har varit uppskattade.

Specialister från Räddningsverket har bidragit till att Lettland anslöt sig till ADR genom rådgivning i den lagstiftande processen, stöd i samband med uppbyggandet av särskilda förarskolor och hjälp med utförandet av transporthandlingar.

Samarbetet mellan Transportministeriet och Räddningsverket har utvidgats.

Enligt statssekreterare Uldis Petersons är följande uppgifter viktigast att ta itu med i Lettland:

- Utarbetande av nödvändiga regler och uppbyggnad av ett utbildningssystem för "säkerhetsrådgivare"

- Etablerande och upprätthållande av ett system för information och statistik gällande transporter av farligt gods.
- Etablera rekommendationer (vägvalstyrning) när det gäller landtransporter av farligt gods.
- Etablera ett råd bestående av olika myndigheter och organisationer, som ska bistå Transportministeriet i frågor som rör transporter av farligt gods.
- En fortsättning av utbildning av personal inom kontrollfunktionen (i huvudsak vägpolis).

Statssekreterare Uldis Petersons välkomnar ett samarbete med Sverige även i framtiden, speciellt i form av stöd, rådgivning och utbildning inom ovanstående områden.

### **Synpunkter från Juris Teteris, ansvarig för området transporter av farligt gods inom Vägtrafiksäkerhetsverket (CSDD), Lettland**

- Vägtrafiksäkerhetsverket ansvar för:
- Utbildning av och utfärdande av intyg för förare av transporter av farligt gods. Hittills har man utgivit 3 050 intyg.
- Utarbetande av krav på fordons tekniska skick, utförande av besiktningar samt tilldelning av certifikat för transporter av farligt gods.

Juris Teteris menar att den utbildning som Räddningsverket organiserat varit mycket värdefull, särskilt när det gäller besiktning av fordon. Tack vare dessa kunskaper har man i Lettland kunna skapa ett system för detta. Enligt Teteris är ”flaskhalsen” i Lettland inom systemet för transporter av farligt gods det faktum att man ännu inte utarbetat och infört ett fungerande system för tillsyn och kontroll.

### **Synpunkter från Peteris Drukis, LATAK, a/s I.B.N.A**

LATAK (Lettlands nationella byrå för ackreditering, motsvarar svenska SWEDAC) grundades 1994 och har hittills mest sysslat med att godkänna testlaboratorier för livsmedel, råvaror, vatten/miljö osv. LATAK blev i år medlem av EA<sup>18</sup>, men endast inom labororiesektorn.

LATAK har hittills mest samarbetat med tyska ackrediteringsorganisationer, vars system Drukis anser vara tungrovt och splittrat.

När det gäller transporter av farligt gods anser Drukis att det i Lettland saknas en utpekad institution som koordinerar de olika frågorna som de borde göras.

---

<sup>18</sup> EA= European Cooperation for Accreditation

- Så fort problemet kommer på tal tittar alla på Marianna Heisleres departement, men Transportministeriet saknar faktiskt möjlighet att påverka andra institutioner och tjänster. Detta gäller också ackrediteringssystemet, med LATAK i spetsen, skriver han.

Peteris Drukis menar att det idag inte finns något behov när det gäller besiktning av nya bilar eller emballage i Lettland, eftersom inga sådana tillverkas där. Problemen uppstår med begagnade fordon och varor. Bilbesiktningen tycker han fungerar, men när det gäller tankar är situationen helt annorlunda. Det finns idag tre institutioner i Lettland som rent tekniskt skulle klara av att besikta tankar, men LATAK har inte utvärderat deras kompetens. Därför kan de inte få licens att utföra uppgiften. Dessa institutioner vill inte utföra dessa besiktningar utan licens, då det kan skada deras rykte om de blir juridiskt ansvariga om något skulle hända. Men, LATAK står envist fast vid att, så länge inte ordningen om transporter är fastställd på regeringsnivå, kan inte LATAK åta sig uppgiften. Resultaten är, enligt Drukis, att sedan tre år tillbaka väntar alla på den övergripande lagen om transporter av farligt gods och ingen certifiering av tankar görs.

-Men man stoppar inte transportererna för den skull och alla bara kör och kör... avslutar han.

## Ekonomisk redovisning

Det totala kostnaden för uppdraget uppgick till 468 062 kronor med nedanstående fördelning av kostnaderna:

Utgift	Budget	Utfall	Diff
<b>Läromedel "Farligt gods på väg":</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tryckning</li> <li>• Bearbetning/Redigering</li> <li>• Arbetstid: 25 tim á 366 kr</li> </ul>	16 000 5 000 9 150  <b>30 150</b>	30 000	+ 150
<b>Utbildningsvideo (översättning )</b>	5 000	3 755	+ 1 245
<b>Översättning av lag ang. förarprov</b>	5 000	4 355	+ 645
<b>Utbildning steg 1. 60 tim/40 elever</b> (genomförs av Lettlands Transportministerium) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Översättning av utbildningsplan/litteratur</li> <li>• Konsultation till lettiska lärare, bearbetning av kursplan: 40 tim á 366 kr</li> </ul>	8 000 14 640  <b>29 640</b>	8 000 14 640	0
<b>Utbildning steg 2. 40 tim/40 elever</b> (genomförs på svensk räddningsskola i Revinge) <ul style="list-style-type: none"> <li>• mat/logi 43 pers.</li> <li>• lärartid: 200 tim á 366 kr (planering / undervisning)</li> <li>• arvode arbetsgrupp</li> <li>• kurslokaler</li> <li>• tolkning: 2 tolkar á 6 dagar (inklusive kursmaterial)</li> <li>• resor letter 23 pers.</li> <li>• resor letter 21 pers.</li> </ul>	27 520 73 200 10 000 8 000 29 000 27 000 27 000 <b>201 720</b>	92 304  116 248 32 074 68 102 74 193	- 64 784  - 25 048 - 3 074 - 41 102 - 47 193 <b>- 180 571</b>
<b>Deltagande i sammanträden/möten inför bildande av farligt godsdelegation:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resor 2 personer x 2 dagar</li> <li>• Arbetstid (förberedelser, möten) 96 tim á 366 kr</li> <li>• Tolkning 2 x 1 dag, 14 tim á 200 kr</li> </ul>	13 554 35 136 2 800 <b>51 490</b>	18 021	+ 33 469
<b>SUMMA:</b>	<b>323 000</b>	468 062	145 062

Anvisade medel enligt regeringsbeslut: 323 000 kr

Förbrukade medel: 468 062 kr

Resultat: - 145 062 kr

### Kommentarer

Efter genomförandet av projektet har den ursprungliga budgeten överskridits med totalt 145 062 kr. Felbudgetering har skett när det gäller Utbildning, steg 2, som överskridits med totalt 180 571 kronor. Detta beror dels på en felräkning när det gäller kostnaderna för mat och logi (+64 784 kr), dels på att resorna blev dyrare än beräknat (+88 295). Anledningen är att

den färjelinje som Räddningsverket planerade att anlita inställdes och att deltagarna istället fick resa med flyg. För att kunna utnyttja billigast möjliga flygbiljetter förlängdes vistelsen på räddningsskolan över helgen, vilket medföljde ökade kostnader (+ 25 048 kr) för lokaler och personal. Detta blev dock billigare än att betala fullt pris på flyget.

Efter att kurserna genomförts återstod stödet för Lettlands bildande av Farligt godsdelegation. För att i möjligaste mån minska projektets kostnader bestod stödet till större delen av rådgivning via telefon och e-mail.

#### Ansökan om ytterligare bidrag

Räddningsverket avser att ansöka om ytterligare medel, totalt 145 062 kr, för att täcka kostnaderna i samband med projektets genomförande.

## Nuvarande situation

Lettland verkar idag för ett EU-medlemskap år 2000-2003. Detta innebär att alla lagar skall harmoniseras enligt ett godkänt program, som har fördelats på de olika ministerierna i Lettland. I början av 1997 fanns dock emellertid inget sådant program för reglerna när det gäller transporter av farligt gods.

En förändring krävs när det gäller järnvägstransporter som villkor för medlemskap i EU. Denna ändring gäller alla järnvägstransporter och inte enbart transport av farligt gods.

I Lettland finns ett behov av ett övergripande forum inom förvaltnings-systemet, en mekanism för koordinering, information och kontroll av hur regelsystemet när det gäller transporter av farligt gods efterlevs och utvecklas.

## Uppföljning augusti 1999

I augusti 1999 besökte Räddningsverket Riga för att på plats följa upp de aktiviteter som genomförts inom projektet. Följande myndigheter och institutioner besöktes:

### **Den lettiska samrådsgruppen för frågor rörande transport av farligt gods**

(Ordförande: Alexandrs Konosevics, statssekreterare på Transportministeriet)

Marianna Heislere från Transportministeriet sammanfattade de insatser som gjorts in ramen för det fyraåriga samarbetet mellan Sverige och Lettland inom projektet transporter av farligt gods, samt bad om synpunkter och idéer omkring framtida samarbete.

Från flera håll framfördes att medvetenheten om de risker som transporter av farligt gods innebär har ökat markant. Även kännedomen om transportreglerna är mer utbredd bland industrin och transportbranschen. Informationsbroschyren "Farligt gods på väg" har varit värdefull för informations-



spridningen. Representanten från polisen påpekade också att reglerna om att märka fordon lastade med farligt gods verkade respekteras då de är ofta förekommande i trafikbilden.

Gunars Rugajs från Brand- och räddningsavdelningen på Inrikesministeriet presenterade olycksstatistik från första halvåret 1999.

Martin Vonda från Velfärdsministeriet redogjorde för svårigheterna när det gäller att kontrollera tankars säkerhet. Han ansåg att LATAK, som är ackrediterat organ, idag inte har den kompetensen. Ett visst samarbete har inletts med tyska BAM<sup>19</sup>.

Representanter från polisen framförde behovet av ytterligare utbildning för ca 30 personer. Dessutom diskuterades systemet med säkerhetsrådgivare enligt EG-direktivet, och Räddningsverket redogjorde för hur det svenska systemet lagts upp och vilka krav vi har för examination. Den omstrukturerade versionen av ADR och RID diskuterades och letarna ansåg att det är viktigt att översättningsarbetet kommer igång snarast. Problemen är dock stora när det gäller såväl ekonomiska som personella resurser.

### **Vägtrafiksäkerhets- direktoratets (CSDD) besiktningstation för vägfordon:**

(Närvarande:

Imants Peaglitis, chef vid direktoratet för kontroll och certificering av fordon.

Juris Puntaks, direktoratets expert för fordonskontroll och certificering.)

Stationsanläggningen var två år gammal, hade modern utformning med teknisk utrustning motsvarande den som finns på Svensk Bilprovning stationer. Stationen utför förstagångs- och återkommande ADR-besiktningar, men inte provning av tankar och tankcontainers. Utländska provningsintyg accepteras som underlag för att utfärda lettiskt fordonscertifikat.

Direktoratet informerade om att vissa stationer i landet drivs i samarbete med utländska företag, bl a drivs stationen i Liepaja tillsammans med AB Svensk Bilprovning.

### **Rigas Training Centre**

(Närvarande: Andrejs Kirsis, skolchef)

Denna skola är fn den enda skolan i Lettland för utbildning där förare kan erhålla utbildning i reglerna kring transport av farligt gods. Hittills har 3 050 förare utbildats och fått ADR-behörighet. Skolan har tre instruktörer som undervisar i ADR. Dessa har utbildats genom Räddningsverkets kurs i Riga 1996. Den broschyr ("Farligt gods på väg") som togs fram med svenskt stöd var f n slut och det var oklart hur en nytryckning skulle finansieras. Från Räddningsverkets sida framhölls att eftersom allt material var färdigt och att det nu endast är fråga om tryckkostnader borde finansieringen kunna ske via de intäkter som erhålls från utbildningarna.

*Trafikpolisens centralförvaltning i Riga*

---

<sup>19</sup> Bundesanstalt für Materialforschung und prüfung

(Närvarande: Valdis Lukstins, inspektör vid Rigas trafikpolis)

Lukstins deltog i den utbildning som Räddningsverket arrangerade i maj 1998. Vissa av de poliser (totalt 40) som deltog i den utbildningen har idag andra arbetsuppgifter. Idag utför polisen inga kontroller alls av farligt gods-transporter då det inte finns lagstöd för detta, men man förväntar sig att en lag ska komma inom en nära framtid. Viss kontroll av transporthandlingar kan dock ingå i rutinkontroller.

Trafikpolisen önskar att ännu fler vägpoliser kunde utbildas genom det svensk/lettiska samarbetet. De hade också önskemål om hjälp för att specialutrusta fordon för kontroll av tung trafik.

## Framtida behov

Under ett möte med Transportministeriets statssekreterare Aleksandras Konosevics, avdelningschef Marianna Heislere och hennes medarbetare Ruta Melngrave konstaterade de att behovet av stöd var störst inom följande områden:

- Kontrollfunktionen. (Lag förslaget granskas nu av regeringen)  
Räddningsverkets bedömning är att fler personer behöver utbildas för att kunna utföra tillsyn och kontroll. Utbildningen kan genomföras av de poliser som redan fått utbildning i Sverige. På vissa punkter behövs dock stöd, vilket kan genomföras genom att en svensk expert föreläser vid utbildningen i Lettland.
- Säkerhetsrådgivare enligt EG-direktivet (En lettisk arbetsgrupp ska bildas för att utarbeta riktlinjer för systemet i Lettland)  
Räddningsverkets bedömning är att Sverige kan bistå med en expert som kan informera den lettiska arbetsgruppen om hur det svenska systemet har organiserats och om ansvarsområden för olika myndigheter i Sverige.
- Omstrukturering av ADR och RID (Personella och ekonomiska resurser saknas för översättning och nytryckning av regelverken)  
Räddningsverkets bedömning är att det föreligger svårigheter att från svensk sida erbjuda finansiering av översättnings- och tryckkostnader. Däremot finns möjligheter till rådgivning och expertstöd inom området.

Slutligen kunde Räddningsverket konstatera att kännedomen om de regler och internationella överenskommelser som gäller transporter av farligt gods är utbredd i Lettland. Det framtida samarbetet kommer därför att inriktas på rådgivning, mindre informationsinsatser och erfarenhetsutbyte.

När det gäller det sista steget, området farligt gods på järnväg, är Lettland anslutet till OCD, vilket motsvarar RID, men tillämpas för järnvägstransport av farligt gods inom Östeuropa. Organisationen har sitt säte i Warszawa. Lettland har f n inga planer på att, inom de närmaste åren, ansluta sig till RID utan förblir i nuvarande system. Därför bedömer Räddningsverket att det för närvarande endast finns behov av allmänt stöd och rådgivning i samband med de nära kontakter som utvecklats mellan Räddningsverket och Transportministeriet.



Räddningsverkets bibliotek  
Karlstad



26152006734

Räddningsverket, 651 80 Karlstad  
00, telefax 054-10 28 89. Internet <http://www.raedningsverket.se>  
P22-313/99. Telefon 054-10 42 86, telefax



RÄDDNINGSS  
VERKET

*Protg*

*Stöd till*