



SAN NYTT

Nyheter om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfart

2/07

TEMA: KEMIKALIEHANTERING

Ny kemikaliehantering ombord blev enkel och effektiv	1	Sjöfartsinspektionen informerar	5
Lagen kräver förteckning och planering	2	English Summary	6
Så skyddar du dig	3	Reach ersätter svensk kemikalielagstiftning	7
Ordförande har ordet	4	Arbetsglädje extra viktigt till sjöss	8
Produktnytt	4	I korthet	8
Utblick	4		

Ny kemikaliehantering ombord blev enkel och effektiv

Färre kemiska produkter, ögon-duschar, hälsoundersökningar och kurser i hårdplasthantering. På Silja Symphony arbetar man för att möta de nya kraven på kemikalier ombord.

Bildäck ligger öde. Passagerarna som ska med på helgens rockkruss dröjer ytterligare några timmar, och stegen ekar tomt mot det grönmalade staldäcket. Båsen Benny Johansson öppnar en förrådsdörr och kliver in. Han plockar fram ett par pärmor och börjar bläddra mellan flikarna.

– Här sätter vi in varuinformationsbladen, och där står allt du behöver veta om de kemiska produkter vi har. Alla nyanställda får titta i pärmarna, säger han.

Som skyddsombud är Benny ansvarig för kemikaliehanteringen på sin avdelning. En del produkter har tagits bort helt; andra har ersatts av "snällare" alternativ.

– Vi hade en jäkla massa grejer när jag började här för fyra år sedan. Nu jobbar vi med två tre produkter. När vi gjorde inventeringen frågade vi oss vad vi verkligen behövde. Vi gick igenom innehållsförteckningarna och upptäckte att vissa produkter gjorde mer skada än nytta.

Enligt Benny har det inte varit särskilt svårt att hitta verkkningsfulla och mindre hälsovådliga alternativ till de mycket giftiga medel som emellanåt används på däck.

– Ibland måste ett rengöringsmedel ligga på i tio minuter innan det verkar. Förr



Roddy Persson (till vänster) och Ulf Holmberg är noga med att använda handskar när de jobbar i maskin.

kunde man oftast börja vaska direkt. Bortsett från det är produkterna vi använder idag lika effektiva som de vi hade förr.

Längs ena förrådsväggen står höga plåtskåp. Benny öppnar en dörr och visar handskar, skyddsglas, visir och annat som ligger på hyllorna.

– Folk är ganska bra på att använda skyddsutrustning, men visst slarvas det en del. Det är svårt att kräva att man alltid ska använda allt som står på burken.

– Man måste använda sunt förnuft. Vaskar man durken kanske det räcker med

handskar, ska man tvätta väggar behöver man skyddsglas också.

Förändrad förvaring

Även förvaringen av kemikalier har förändrats. Numera hålls basiska produkter och syraprodukter åtskilda, inlåsta i separata utrymmen.

– Förr hade vi allt på ett ställe, på samma hylla till råga på allt. Blandas basiska och syraprodukter kan det bli riktigt farligt och de ska inte ens stå i samma rum, säger Benny.



Rengöringsprodukter för köket blandas med hjälp av en doseringsapparat.

Själv har han stor respekt för kemikalier, inte minst sedan han drabbades av en frätskada för många år sedan.

– Jag vaskade med ett alkaliskt rengöringsmedel. Regnstället hade blivit blött rakt igenom och efter en stund började det kliä och svida på benen. Medlet hade fränt på skinnet och det såg ut som skrubbsår. Det fick mig verkligen att tänka på vad det är för grejer vi jobbar med.

Till de mest giftiga produkter som används ombord hör härdplaster. För att lära sig att hantera dem på ett säkert sätt ska hela däckspersonalen gå kurs. Befälhavare Ola Bengtsson, som tillsammans med överstyrman, har det övergripande arbets-

miljöansvaret berättar att besättningen också genomgått hälsoundersökningar.

Bara godkända produkter

– Vi har identifierat en person som inte ska hålla på med härdplaster på grund av sin astma. Nya hälsoundersökningar kommer göras var sjätte månad, säger han.

Kemiska produkter köps in via ett centralt system. På inköpslistan finns bara det som besättningen tillsammans med landorganisationen godkänt.

– Det finns en spärr i systemet som gör att vi inte kan köpa in andra produkter än de som finns på listan. På så sätt får vi en bra kontroll över det som används, säger

Ola Bengtsson. Den sektion som använder flest kemiska produkter ombord är hotell- och restaurang. Nina Tapani är husfru och ansvarig för de preparat som brukas av städet.

– Vi använder cirka 20 produkter, det är ungefär en femtedel av vad vi hade tidigare. I den dagliga rengöringen behövs i princip bara två olika medel.

Fartyget har bara ett tiotal egna städare och det mesta sköts under kajtiden av landbaserade bolag. Det är dock fartygets produkter och utrustning som används, och för att hålla rent i hytter och kök behövs ibland riktigt kraftfulla preparat.

– För att bli av med exempelvis graffiti krävs starka grejer, och de är inte alltid så miljövänliga. Men vi är tvungna, annars får vi inte bort det, säger Nina.

Om tre timmar öppnar restaurangerna, och i köken har förberedelserna kommit igång. Lådor med öl står uppradade längs en vägg och grytor och kantiner åker fram på bänkarna. Den rostfria inredningen är spegelblank, trots den stora påfrestning den dagligen utsätts för.

Rengöringsstationen finns strax intill. Plastdunkar står i ett hörn på golvet och från dem går slangar till en doseringsbox på väggen.

– Tack vare den här får vi rätt mängd rengöringsmedel, förklarar kökschef Jyrki Tulkki och pekar på boxen. Blandar man själv blir det lätt för starkt och det är varken bra för människor eller miljö.

Ögonduschar på alla avdelningar

På alla avdelningar där kemiska produkter hanteras hänger ögonduschar. I maskin finns dessutom ett par ståhöjdsduschar för att snabbt kunna skölja av sig om olyckan är framme. I det rymliga maskinrummet står motormännen Ulf Holmberg och Roddy Persson och byter bränslefilter. Båda bär handskar och säger att de är nogga med att skydda sig.

Lagen kräver förteckning och planering

Arbetsmiljölagen ställer tydliga krav på hanteringen av kemiska ämnen. Förteckningar, rutiner och riskbedömningar är något av det som ska finnas.

Sjöfartsinspektionens kontroll av arbetsmiljön är i full gång. Det här första inspektionsåret är kemikaliehantering ett högprioriterat område, vid sidan av systematiskt arbetsmiljöarbete. För att bli godkänd

krävs tydlig information om vilka kemikalier som används och att de hanteras på ett säkert sätt. På varje fartyg ska det finnas en förteckning över de hälso- och brandfarliga kemiska produkter som används, undantaget sådana som bara brukas tillfälligt. Förteckningen ska hållas uppdaterad med uppgifter om bland annat produktens farlighet och datum för senast användning. Den ska förvaras lättåtkomligt för dem som använder produkterna.

Det ska också göras en riskbedömning. Den ska innehålla uppgifter om farliga egenskaper hos kemiska ämnen, hanteringssätt, arbetsutrustning, mängd, tryck och temperatur samt hur exponering sker och under hur lång tid. Eventuella rapporter om besvär, ohälsa eller olycksfall i samband med hanteringen ska också finnas med liksom de slutsatser som dragits vid hälsokontroller. Riskbedömningen ska användas som underlag vid val av pro-



Översta raden från vänster: Befälhavaren Ola Bengtsson och förste fartygsingenjören Ulf Nyberg. Nedre raden från vänster: Båsen Benny Johansson och kökschefen Jyrki Tulkki.

– Jag blir så himla torr om händerna annars, säger Roddy och drar av en handske och visar sina fnasiga fingrar.

– Förr var man mycket slarvigare, trots att man använde mycket värre grejer då, säger Ulf. På sjuttioalet råkade jag ut för en kemikalieförgiftning. Jag tvättade maskindelar med rätt starka grejer och drabbades av akut vitaminbrist. Jag blev trött och illamående och det tog något dygn innan jag återhämtade mig. Händerna var söndertvättade lång tid framöver.

I kontrollrummet finns Ulf Nyberg, förste fartygsingenjör. Han berättar att de även i maskin dragit ner på kemikalierna.

– Numera använder vi fem sex olika produkter. Vissa grejer går inte att ha här

nerre för de luktar för starkt.

Men att byta ut hälsovådliga produkter mot mindre skadliga ämnen är inte alltid möjligt.

– Vissa system kräver en särskild produkt, och då kan man inte använda vad som helst. Vi måste titta på vad som rekommenderas av tillverkarna, förklarar Ulf.

Snart är det dags för Silja Symphonys första arbetsmiljöinspektion. Befälhavare Ola Bengtsson ser fram emot den med tillförsikt.

– Jag tror att vi är ganska väl förberedda. Men vi vill leva upp till arbetsmiljökraven till hundra procent och det finns hela tiden områden att förbättra.

Text och foto: Linda Sundgren

dukter, arbetsmetoder och utförande av rutiner. Ny verksamhet får inte påbörjas förrän en riskbedömning har gjorts.

Arbete med farliga kemikalier kräver också god planering så att exponeringen blir så liten som möjligt. Farliga ämnen ska bytas ut mot mindre hälsovådliga, säkra arbetsmetoder ska väljas så att exponeringen minimeras och arbete ska om nödvändigt förläggas till särskild tid eller plats. Arbetsmiljöföreskrifterna kräver också att adekvata och tydliga rutiner och instruktioner för kemikaliehantering införs. Enligt föreskrifterna bör rutiner för

kemikaliekontrollarbete omfatta bland annat produktval och inköp, planering av hanteringen, mottagning av farliga kemiska ämnen, förvaring och omförpackning, introduktion i nya arbetsuppgifter och avfallshantering.

Linda Sundgren

Mer information finns på:

www.sjofartsverket.se

- Sjöfartsinspektionen – Tillsyn
- Tillsynshandboken – Arbetsmiljö
- 14.29 Kemiska arbetsmiljörisiker...



Så skyddar du dig

Färg, rengöringsmedel och oljor kan innehålla höga halter av hälsovådliga substanser och leda till både mindre och större skador. Kliande ögon och torra händer är vanliga reaktioner, men exponering kan även leda till eksem, astma och i värsta fall cancer och hjärn- och nervskador.

Kemikalier tas upp via hud och lungor, och bra skyddsutrustning är därför A och O vid arbete med farliga ämnen.

Här följer en lista med allmänna råd vid hantering av kemiska produkter.

Använd handskar. Kontrollera att de är godkända för arbete med just den produkt du hanterar. Handskar har en begränsad livslängd och bör bytas med jämna mellanrum.

Bär bomullsvantar under gummi-handskar, för att hålla händerna torra. Blöt hud absorberar ämnen lättare än torr.

Håll händerna rena med mild, flytande tvål eller särskilt handrengöringsmedel. Använd aldrig lösningsmedel såsom terpentin eller diesel. Tvätta bort eventuell färg innan den torkar.

Byt kläder. Många kemikalier tränger igenom tyg. Var noga med att byta smutsiga arbetskläder.

Duscha. Får du olja eller andra farliga ämnen utanpå kläder, var noga med att duscha de utsatta områdena efteråt.

Använd skyddsglasögon.

Färgstänk i ögonen kan ge allvarliga skador.

Ansiktsskydd behövs vid arbete med frätande produkter, såsom rostrengring.

Friskluftsmask är ibland nödvändigt, som vid arbete med högttoxisk färg eller luktlösa kemikalier.

Linda Sundgren

Bra miljö på moderna fartyg

Ett stort antal nya fartyg finns i orderböckerna för svenska redare. I snitt kommer ett nytt fartyg att levereras varannan vecka under innevarande år till svenska ägare.

De sjömän som skall bemanna dessa fartyg kan således se fram emot moderna fartyg med en arbetsmiljö som i alla led lever upp till arbetsmiljölagens bestämmelser. Ett villkor för att få våra ungdomar att stanna ombord är naturligtvis bland annat en god arbetsmiljö! Inom IMO har arbetet påbörjats med en revidering av STCW-koden, detta kommer att fortgå under några år och bl.a. innebära att kraven på manskapets sjöpraktiktid

"De sjömän som skall bemanna dessa fartyg kan således se fram emot moderna fartyg med en arbetsmiljö som i alla led lever upp till arbetsmiljölagens bestämmelser."

under utbildning höjs avsevärt samt att nya befattningsnomenklaturer troligtvis kommer att tillkomma. Dessutom skall den reviderade koden baseras på s.k. målbaserade standards. Det dröjer dock några år innan denna nyordning kommer på plats. Slutligen vill jag slå ett slag för en ny publikation från Arbetsmiljöverket,

"Varför hände det? – hur du systematiskt utreder tillbud och olycksfall".

När tillbud sker ger denna publikation konkreta tips på hur utredningsarbetet skall bedrivas. Det är av godo, inte minst ur ett lärande perspektiv! Boken har beställningsnummer H400 och betingar hos AV ett pris av 100 kr.

Som en sista punkt: Glöm inte att vi vill ha nomineringar till kandidater för årets SAN-pris!



Pieter Sprangers
Ordförande, SAN

~ PRODUKTNYTT ~

Tillsynshandbok som checklista



Nu finns en tillsynshandbok att läsa på Sjöfartsverkets hemsida om vad myndigheten kontrollerar vid inspektionen av arbetsmiljön. I den hittar du information om allt från stegbredd i lejdare och höjd på trappräck till krav om belysning och vad som gäller vid kränkande särbehandling. Handboken är främst avsedd som stöd för inspektörer i deras kontrollarbete, och förhoppningen är att den ska bidra till en samsyn och likriktning av inspektionerna. Men boken kan också underlätta för ombordanställda i deras arbetsmiljöarbete och fungera som en checklista för vidtagna åtgärder.

Tillsynshandboken finns på:

www.sjofartsverket.se
Sjöfartsinspektionen – Tillsyn
– Tillsynshandbok – Arbetsmiljö.

~ UTBLICK ~

Superkonvention hos EU

I Bryssel fortgår arbetet mellan arbetsmarknadens parter (ECSA/ETF) och kommissionen för att få till stånd en europeisk uttolkning och anpassning av den kommande MLC (Maritime Labour Convention) som enhälligt framröstades i Genève sommaren 2006. Denna så kallade superkonvention sammanfogar ett 30-tal konventioner och rekommendationer inom ILO till en moderniserad och sammansatt konvention.

Syftet är att förbättra arbetsförhållandena, skapa en mer rättvis konkurrenssituation och göra fartygen till mer attraktiva arbetsplatser. Samtliga fartyg om 500 grosston eller mer i internationell trafik omfattas. Konventionen är resultatet av närmare fem års förhandlingar i Genève mellan regeringar och arbetsmarknadens parter.

Det ur ILO-synpunkt unika med den här konventionen är att den i mångt och mycket påminner om IMO konventionernas utseende, bland annat är den uppstucken i en A- och en B-del, där A-delen är tvingande och B-delen rekommenderande. Konventionen anses komma att utgöra det "fjärde pelarbenet" inom sjöfarten tillsammans med STCW, SOLAS och MARPOL. Vad som kanske är viktigast i det här

sammanhanget är att alla ratificerande flaggstater kommer att få tilldela sina fartyg ett "Labour Certificate" som visar att fartyget/rederiet i fråga lever upp till kraven i konventionen.

Varje sjöman skall således därmed veta att hon eller han är på ett fartyg med giltiga kollektivavtal, där exempelvis vilotidslagstiftningen följs. Konventionen träder i kraft när den ratificerats av minst 30 stater som tillsammans representerar minst 33 procent av världshandelsflottan. I skrivande stund är det endast Liberia som antagit konventionen, men om alla stater inom EU skriver under har man kommit en bra bit närmare målet. EU försöker påskynda processen och i mars i år antogs en rapport i parlamentet som uppmanar medlemsländerna att så snart som möjligt ratificera MLC.

Pieter Sprangers / Linda Sundgren

Rättelse

I förra numret av SAN NYTT fick Sjöfartsverkets arbetsmiljöhandläggare Bo Wallgren av misstag fel efternamn i en bildtext till reportaget om Sjöfartsinspektionens arbetsmiljökontroll. Det ber vi om ursäkt för!

Sjöfartsinspektionen publicerar löpande information som sjöfartsbranschen kan ha intresse av. Nedan följer ett urval av den senaste rapporteringen. Texterna kan läsas i sin helhet på Sjöfartsverkets hemsida: www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen.

Faror med last i slutna utrymmen

Hela fem dödsfall har inträffat i Sverige de senaste fem åren då man gått in i lastrum eller anslutande utrymmen där syret förbrukats och giftiga gaser bildats. Att utan adekvat skyddsutrustning gå in i ett sådant utrymme för att t ex hjälpa någon är förenat med stora risker. Rätt sorts skydd ska finnas lätt tillgängligt och besättningen ska vara väl underrättad, både om skaderisker och om hur risken för följdskador minskas.

lu

Skada vid förtöjningsarbete

Hantering av trossar vid förtöjningsarbeten är förenat med stora risker. Den senaste kända händelsen inträffade i Malmö då en mudderpråm skulle förtöja. Pråmens tross fördes genom en schackel, fäst på kajen. Ändan förtöjdes på pollare ombord. Samtidigt manövrerades ett bilfartyg i hamnbassängen av två bogserbåtar.

Vattnet i hamnen blev därav så oroligt att pråmen kom i rörelse och sögs ut. Trossen gick av och en matros fick den på benet. Han fick senare uppsöka sjukhus. Befälhavaren, som utöver matrosen var den ende ombord, tvingades lämna bryggan för att hjälpa till. Efter att det nödvändigaste blivit gjort kunde befälhavaren återvända till bryggan och ta hand om pråmen.

Slutsatser:

- Förtöjningen i schackeln gav en mindre vinkel på trossen. Sannolikt minskade detta trossens hållbarhet.
- Att stå på en så skyddad plats som möjligt då trossen belastas är viktigt. Börjar det knaka i trossen måste man vara beredd på att avlägsna sig ytterligare.
- Att manövrera kräver gott omdöme och erfarenhet. Det är också viktigt att ta hänsyn till annan aktivitet i området.

Pollare lossnade

I Insjö finns en rapporterad förtöjnings-skada. En bogserbåt var kopplad för att underlätta rundsvängning. Pollaren, som bogserrossen var fäst vid, lossnade och drogs överbord. Orsaken bedöms vara dåligt monteringsarbete. Rederiet har förbättrat sina rutiner för inspektioner vid nybyggnads- och reparationsarbeten.

Dnr 080201-07-15538; Insjö 1806

Självantänd torv

Två händelser på svenska bilfärjor med torv som antänts har rapporterats till Sjöfartsinspektionen. I ena fallet kände brandronden röklukt från ett lastbilsflak. Flaket öppnades och en glödbland i torvlasten upptäcktes. Branden släcktes med vatten och en brandvakt fanns på plats under resten av resan. Torven hade troligen antänts av en tänd glödlampa på flaket, alternativt självantänd. Även den andra branden upptäcktes då besättningsmedlemmar kände en konstig lukt. Man släckte med vatten och fick assistans av rökdykare från land. Rökutvecklingen var enorm och fartyget utrymdes på passagerare och övrig besättning. Lastbäraren var utrustad med kylaggregat och elfel utesluts inte som bidragande brandorsak.

- Underskatta inte människor som olycksförebyggande faktor. I båda dessa fall upptäcktes bränderna av brandrond, innan brandlarmet varnat.
- Också till synes ofarlig last kan utgöra väsentliga risker.

Berörda rederier har försökt att förebygga liknande händelser genom en överenskommen med avlastaren. Torven ska hålla en viss fukthalt och lastbärarna ska placeras på en plats som minskar konsekvenserna vid eventuell brand. Här står man inför dilemmat att antingen placera dem på öppet däck (där skadorna kan antas bli begränsade) eller i ett av rummen (med tillgång till sprinkler och lättare släckningsarbete). Lokala förutsättningar torde avgöra valet.

Dnr 080201-06-17406, 080201-06-16793

Bromssystem på trailer

Sedan en tid finns ett särskilt EU-krav på parkeringsbroms på lösa trailers. Det handlar om en särskild ventil, kallad brysselventil. Om trailern parkeras utan att brysselventilen aktiveras, riskerar parkeringsbromsen att släppa om systemet

läcker och trailern kan då komma i rörelse. Det är ytterst viktigt att alltid aktivera brysselventilen då trailern parkerats.

Mer information finns på nätet, www.fordonsmateriel.se:

- axeltrycket nr 2 2004
- parkeringsbroms.

lu



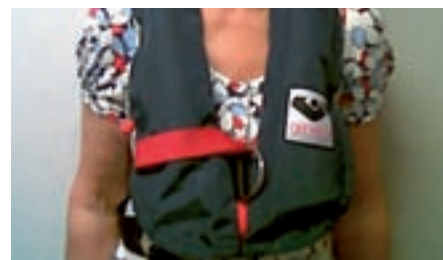
Brysselventilen är den röda. Instruktionerna är tydliga och lätta att förstå.

Uppblåsbara flytvästar som inte blåser upp

De senaste ett och ett halvt åren har vid minst tre tillfällen lotsar fallit i vattnet i samband med bordning av fartyg. Problem med flytvästarna, uppblåsbar modell Viking, har då uppstått. Vid ett tillfälle blåste den inte upp ordentligt, vid ett annat orkade den inte öppna kardborrebandet som håller västen stängd då den är ouppblåst och vid ett tillfälle har den inte hållit luften. Att säkerhetsutrustning inte fungerar är direkt livsfarligt. Sjöfartsinspektionen råder alla användare eller innehavare av uppblåsbara flytvästar att följa tillverkarens underhållsinstruktioner. Dessutom kan följande noteras:

- CO2 flaskorna i de aktuella Vikingvästarna har varit 38 grams. Dessa byts ut mot 40 grams, d v s med större uppblåsningskraft.
- Självuppblåsningsmekanismen ska bytas ut enligt visst intervall, enligt instruktionen. Vid dessa tillfällen ska också packningen bytas. Annars kan inte tätheten garanteras och västen kan läcka.

Dnr 080202-07-15920



Uppblåsbara flytvästar som inte blåser upp

BILD: KUSTBEVAKNINGEN

~ ENGLISH SUMMARY ~

Read the whole magazine in English at www.san-nytt.se.

Silja Symphony

The car deck is empty. The bosun, Benny Johansson, opens a storeroom door and steps in. He takes out a couple of files and starts flicking through the registers.

– This is where we put the product information sheets. Here is everything you need to know about the chemical products we have, he says.

In his capacity as safety representative, Benny is responsible for handling chemicals in his department. Some products have been removed completely; others have been replaced by more “friendly” alternatives.

– We had a heck of a lot of different stuff when I started here four years ago. Now we work with two or three products, which is about half of what we had before.

Storage of the chemicals has changed, too.

– In the past we kept everything in one place, even on the same shelf to make matters worse. If alkaline and acid products are mixed, it can be really dangerous and they should not even be in the same room, says Benny.

Some of the most toxic products used include thermosetting plastics. To learn to handle these safely, everyone in the deck crew must go on a course. The crew have also had medical examinations.

– We have identified one person who should not handle thermosetting plastics because of his asthma. New medical checkups will be done every six months, says the officer in charge, Ola Bengtsson.

There are eye-wash units hanging in all departments where chemical products are handled. In the machine room there are also two standing-height showers to enable a crew member to quickly wash himself down if an accident should occur.

Inspection of chemicals handling

This is the first year for work environment inspections, and chemicals handling is an area of high priority alongside systematic work in environment procedures. To gain approval, clear information is required about which chemicals will be used and how they will be handled in a safe manner. On every ship there must be an inventory of toxic and flammable chemical products used, with the exception of those that are only used temporarily.

Risk assessments must also be carried out. These must include information such as hazardous properties of identified chemical substances, as well as conditions and duration of exposure. Work with hazardous chemicals also demands good planning so that there is as little exposure as possible. Hazardous substances must be replaced by less health-impairing substances, and working methods must be selected to minimise exposure. The regulations also require that clear procedures and instructions are introduced for the handling of chemicals. Procedures for chemical controls should, among other things, include: selection of product and purchase, storage and repackaging.

Safe handling of chemicals

There are hazardous substances in many products which are used in daily work on board. Here is a list of general guidelines for the safe handling of chemical products:

- **Use gloves.**
- **Wear cotton gloves** under rubber gloves.
- **Keep hands clean** by using mild, liquid soap or special hand cleaner.
- **Change clothes** when they become dirty.
- **Shower thoroughly** if oil or other hazardous substances have got on your clothes.
- **Use protective glasses.** Paint splashes in eyes can result in serious injuries.
- **Face protection is required** when working with corrosive products, such as rust cleaners.
- **A fresh air mask** is sometimes necessary, such as when working with highly toxic paints.

REACH

There are over 30 000 chemicals on the European market today, of which only a fraction are tested and assessed for risks. Controls became more strict as the EU chemicals legislation, REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of Chemicals) came into force on the 1 June.

– There is so much ignorance about how to handle chemicals, and REACH will fill many gaps in knowledge, says Ulla Falk at the Swedish National Chemicals Inspectorate.

Substances’ properties, their area of use and how the surrounding environment

is exposed and influenced is among the information which must be produced. The chemicals industry must also explain how the products can be handled safely.

– An important new feature is that the law also covers chemicals that have been on the market for a long time. We have had hardly any checks on them so far, says Ulla Falk.

But even though REACH will bring about improvements, many people would have liked to see even more stringent legislation. Included in this group is the EU MP Jens Holm from the Left Party, who was the author of the report for the left group in the case.

– In Sweden, all substances over 10 kilograms must be registered, but according to REACH this is only required for substances over one ton. Many chemicals are used on a small scale, and so they fall outside the requirements for registration, he says.

For more details, contact REACH information at the Swedish National Chemicals Inspectorate at www.kemi.se/REACH or call 08-519 413 45 (Monday – Friday 9–12).

Work satisfaction

Boring duties and unsympathetic managers. And nothing to do about it. Or is there? This book, *Work Satisfaction*, gives you tips to make your job more fun.

– Work satisfaction is one of the most important elements for enthusiasm, health and efficiency. It seems that more and more people are becoming aware of this, says Bosse Angelöw, social psychologist and author of the book, *Work Satisfaction*.

There are five steps to enjoying things more at work.

- There is almost always something which can be changed in duties at work. Discuss this with your immediate superior.
- Change your approach. Do not let negative events and criticism take over, but focus on positive aspects instead.
- Do not get worked up about poor management; you cannot do anything about it anyhow. Your irritation only saps your strength and energy.
- Set reasonable goals and expectations. If they are too high, the risk is great that they will not be achieved and this will lead to disappointment.
- Eat well and exercise regularly. This will improve your general well-being and self-esteem.

Reach ersätter svensk kemikalielagstiftning

Över 30 000 kemikalier finns på Europamarknaden idag, endast en bråkdel är testade och riskbedömda. Kontrollen hårdnade då EU:s kemikalielagstiftning, Reach, trädde i kraft första juni. Men det är inte tillräckligt, menar kritiker.

Reach (Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of Chemicals) är den i särklass mest omfattande lagstiftningen i EU:s femtioåriga historia. Den ökar trycket på framför allt tillverkare och importörer av kemiska ämnen att skaffa mer kunskap om sina produkter och sprida informationen vidare till användarna.

– Det finns så mycket okunskap kring kemikaliehantering och Reach kommer att fylla många kunskapsluckor, säger Ulla Falk vid Kemikalieinspektionen.

Ämnenas egenskaper, användningsområden och hur omgivningen exponeras och påverkas är information som ska tas fram. Industrin måste också tala om hur produkterna kan hanteras på ett säkert sätt. Fram till 2018 ska cirka 30 000 ämnen registreras i en databas hos EU:s nyinrättade kemikaliemyndighet i Helsingfors. För cirka en tredjedel av dessa ska en särskild kemikaliesäkerhetsrapport tas fram med mer detaljerad information. Registreringen gäller alla ämnen som tillverkas eller importeras i mängder över ett ton per år. Inledningsvis prioriteras de i stora volymer, över 1000 ton, och ämnen som är mycket miljöfarliga.

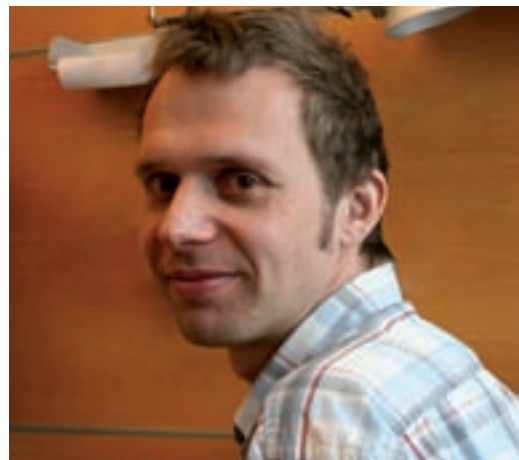
– En viktig nyhet är att lagen även omfattar gamla kemikalier, sådana som funnits på marknaden länge. Dem har vi nästan inte haft någon koll på alls hittills, säger Ulla Falk.

Besparingar på 500 miljarder

Reach beräknas kosta mellan 20 och 50 miljarder kronor. Samtidigt väntas besparingar på minst 500 miljarder tack vare färre arbetsmiljörisiker och därmed sänkta sjukvårdskostnader. Att dålig kemikaliekontroll är dyrt finns det gott om exempel på. Bara saneringen av PCB beräknas kosta Europa ända upp till 675 miljarder kronor. Men även om Reach medför förbättringar är det många som hade velat se en än mer långtgående lagstiftning. Till dem hör EU-parlamentariker Jens



Ulla Falk



Jens Holm

Holm (v) som var rapportskrivare för vänstergruppen i ärendet.

– I Sverige måste alla ämnen över tio kilo registreras, men med Reach gäller det bara ämnen över ett ton. Många kemikalier används i liten skala och faller därför utanför registreringskravet, säger han.

En grundtanke med Reach är att producer och importörer måste göra riskanalyser av sina produkter och offentliggöra den kunskapen. Men den skyldigheten minskar i och med den så kallade immaterialrätten som gör att företag av konkurrensskäl kan undanhålla information.

– Vi var överens om att allt skulle offentliggöras ända till socialisterna fick igenom kravet om stärkt immaterialrätt. Det kom som en stötskurs alldeles i slutet av förhandlingarna, säger Jens Holm.

Men förbättringar kommer det att bli, det tillstår även Jens Holm. Vissa länder, kanske främst bland nytillkomna EU-medlemmar, får genom Reach sin allra

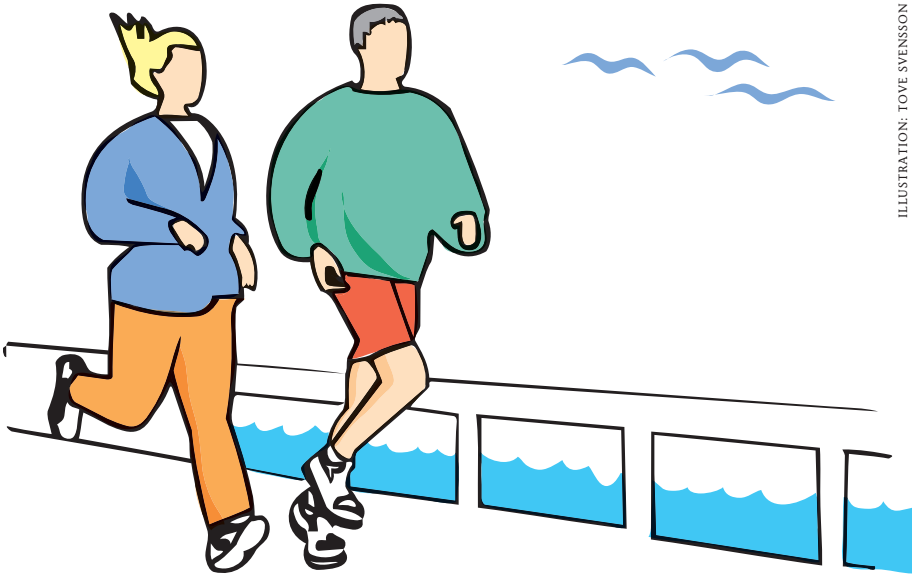
första kemikalielagstiftning och kunskapen om kemiska produkter kommer att öka. En stor del av den information som lagras i databasen vid kemikaliemyndigheten i Helsingfors blir offentlig och tillgänglig för allmänheten. På sikt kan Reach komma att spetsas ytterligare.

– Översyner av lagstiftningen ska göras och det ska bli intressant att se vad det kan leda till, säger Jens Holm.

Reach ikraftträdande sker i flera steg. Vissa bestämmelser gäller från första juni i år medan flertalet träder i kraft första juni 2008. Allteftersom EU-reglerna sjösätts fasas de svenska ut.

Linda Sundgren

Mer information finns hos Kemikalieinspektionens Reach-upplysning på www.kemi.se/reach eller 08-519 413 45 (mån-fre 9–12).



Arbetsglädje extra viktigt till sjöss

Trista arbetsuppgifter och oförstående chefer. Och inget kan man göra åt det. Eller? Boken *Arbetsglädje* tipsar om hur du gör ditt jobb roligare.

Att trivas på jobbet är viktigt. Den som är tillfreds mår bättre, sprider god stämning och är mer effektiv än den som går runt med ett gnagande missnöje.

– Arbetsglädje är en av de viktigaste komponenterna för lusten, hälsan och effektiviteten. Det verkar som om fler och fler blir medvetna om detta, säger Bosse Angelöw, socialpsykolog och författare till boken *Arbetsglädje*.

Enligt honom byggs en harmonisk arbetsplats från toppen och neråt. En förutsättning är därför att företagsledningen förstår vikten av ett bra arbetsklimat. Det är också deras uppgift att tillsätta chefer med rätt inställning.



Bosse Angelöw

– Cheferna är förebilder för de andra och deras agerande är väldigt viktigt. En bra chef ska vara lyhörd och ge sina medarbetare positiv feedback, säger Bosse Angelöw.

På samma sätt som uppskattning lyfter människors förmåga kan för mycket negativ kritik sänka inspirationen. Men det är också väsentligt att ta hand om

sina kollegor, menar Bosse Angelöw.

– Man glömmar lätt bort att vi faktiskt är varandras arbetsmiljö. Bra kamratskap kan många gånger uppväga annars ganska tråkiga arbetsuppgifter.

I sitt arbete med att hjälpa företag och organisationer att öka trivseln och arbetsglädjen kommer Bosse Angelöw ibland i kontakt med sjöfarten. Och där finns en hel del att förbättra, säger han.

– Till sjöss är det jätteviktigt att jobba med arbetsglädje eftersom man lever så nära inpå varandra. Där behövs stora satsningar på relations- och teamutveckling.

Fem steg till ökad trivsel på jobbet

- Det finns nästan alltid något man kan förändra i arbetsuppgifterna. Diskutera med din närmaste chef.
- Ändra förhållningssätt. Låt inte negativa händelser och kritik ta överhand. Fokusera på positiv feedback och på det som faktiskt är roligt.
- Reta inte upp dig på en dålig ledning, du kan ändå inte göra något åt det. Irritation tar kraft och energi ifrån dig.
- Sätt upp rimliga mål och förväntningar. Är de för högt ställda är risken stor att de inte uppnås, vilket leder till besvikelser.
- Ät bra och motionera regelbundet. Det ökar det allmänna välbefinnandet och självkänslan.

Linda Sundgren

~ I KORTHET ~

Insjö utomlands

Det svenska incidentrapporteringsystemet Insjö lanceras nu i andra länder. I Danmark pågår ett pilotprojekt under namnet Near miss och de är efter snart ett år nöjda. Liknande system diskuteras i både Finland och Norge. Förhoppningen hos Insjöns administratör, Olle Bråfelt vid IPSO Classification & Control AB, är en gemensam internationell databas.

– Ju större underlag vi får desto mer kan vi lära, säger han.

Kvävningsolyckor undersöks

Efter flera kvävningsolyckor på relativt kort tid har en svensk-kanadensisk forskargrupp tillsatts för att ta reda på vad som händer med timmerlaster som ruttar.

Hundratusentals arbetstagare dör i cancer

Varje år dör minst 200 000 människor runtom i världen i cancer efter att ha utsatts för farliga ämnen i arbetet. Miljoners andra riskerar att drabbas sedan de kommit i kontakt med exempelvis asbest, oljor, avgaser och tobaksrök. Det uppger Världshälsoorganisationen, WHO, och uppmanar näringsliv och regeringar världen över att vidta åtgärder för att minska exponeringen.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd är gemensamt organ för Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd
Box 404, 401 26 Göteborg
Tel: 031-62 94 00
E-post: info@san-nytt.se
Hemsida: www.san-nytt.se

Ansvarig utgivare: Pieter Sprangers, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 08-540 645 15, lindasundgren@telia.com

Redaktionskommitté:
Tomas Sjöstedt, SFBF
Mikael Huss, SBF
Karl-Arne Johansson, SEKO Sjöfolk

SAN NYTT framställs med bidrag från Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Breakwater Publishing
Tryck: Certus Tryckeri AB, Göteborg 2007