



San-Nytt

Om arbetsmiljö och säkerhet inom sjöfarten.

www.san-nytt.se

Nr.1
2026

Årgång 50

Tema: Hygieniska gränsvärden

sidan 1:

**Strängare gränsvärden
för flera ämnen införs
i år**

sidan 3:

**Kemiska risker och
åtgärder för att undvika
exponering**

sidan 4:

**"Sänkta gränsvärden
för svetsrök generellt
vore bra"**

sidan 5:

**Transportstyrelsen
informerar**

sidan 6:

English summary

sidan 7:

**Inspektör Joakim
Milton: Vi lägger ganska
mycket tid på arbets-
miljön**

sidan 8:

**MLC 20 år – sjömäns
rättigheter stärks**

Regelverk

Strängare gränsvärden för flera ämnen införs i år

I april införs skärpta hygieniska gränsvärden för bly, diisocyanater och sexvärt krom – giftiga ämnen som kan förekomma i bland annat svetsrök och målarfärg. Nu behöver riskbedömningar genomföras för att säkerställa att personal inte utsätts för otillåten exponering.

Text och foto: **Linda Sundgren**

→ Hygieniska gränsvärden är till för att skydda personal mot ämnen som kan vara skadliga för hälsan. Gränsvärden ses kontinuerligt över och i slutet av 2025 skärptes regleringen för asbest, från 0,1 fiber per kubikcentimeter luft till 0,01 fiber per kubikcentimeter luft. I april införs strängare gränsvärden för ytterligare tre ämnen. Det handlar om bly, diisocyanater och krom VI-föreningar, även kallat sexvärt krom.

– Idag är ungefär 200 av våra drygt 500 gränsvärden EU-gemensamma och de förändringar som görs har beslutats på EU-nivå, säger Ann-Louise Jonsson, sakkunnig vid Arbetsmiljöverket. Sänkningen av sexvärt krom var vårt eget initiativ så där får vi ett lägre gränsvärde än EU. Vi var inte nöjda med den nivå som EU tillät.

Regeländringar på EU-nivå innebär att de som jobbar på svensk-kontrollerade fartyg under annan europeisk flagg, som exempelvis dansk eller färöisk flagg, också påverkas av förändringarna. De ämnen som nu är aktuella för en hårdare reglering förekommer i olika typer av material och produkter, har olika exponeringsvägar och varierande hälsorisker. Medan diisocyanater ombord i

fartyg framför allt förekommer i tvåkomponentsfärg, kan sexvärt krom frigöras i samband med exempelvis svetsning i rostfritt stål. Användningen av bly har minskat generellt i samhället, även om det fortfarande kan förekomma i exempelvis batterier för eldrift och i lysrör.

– Om man ska säga något generellt om de gränsvärden som nu skärps är det att risker kopplade till sådant som svetsök eller ångor, har en tendens

att glömmas bort. Det är inte en produkt som står på hyllan med tillhörande säkerhetsdatablad utan något som kan uppstå vid exempelvis heta arbeten. Det är en kemisk riskkälla man måste vara medveten om, säger Ann-Louise Jonsson.

Hon poängterar att det nu är viktigt att som arbetsgivare och chef säkerställa att riskbedömningar genomförs utifrån de nya gränsvärdena för att kontrollera om arbetsmiljön uppfyller kraven.

– Varje arbetsgivare måste göra en riskbedömning. Har vi de här ämnena hos oss? Hur kommer man i kontakt med dem och hur höga halter har vi? Har man inte kapaciteten att göra riskbedömningar på egen hand behöver man anlita →

99 Risker kopplade till sådant som svetsök eller ångor, har en tendens att glömmas bort.



Lastdäck är inte sällan målade med tvåkomponentsfärg, som innehåller diisocyanater.

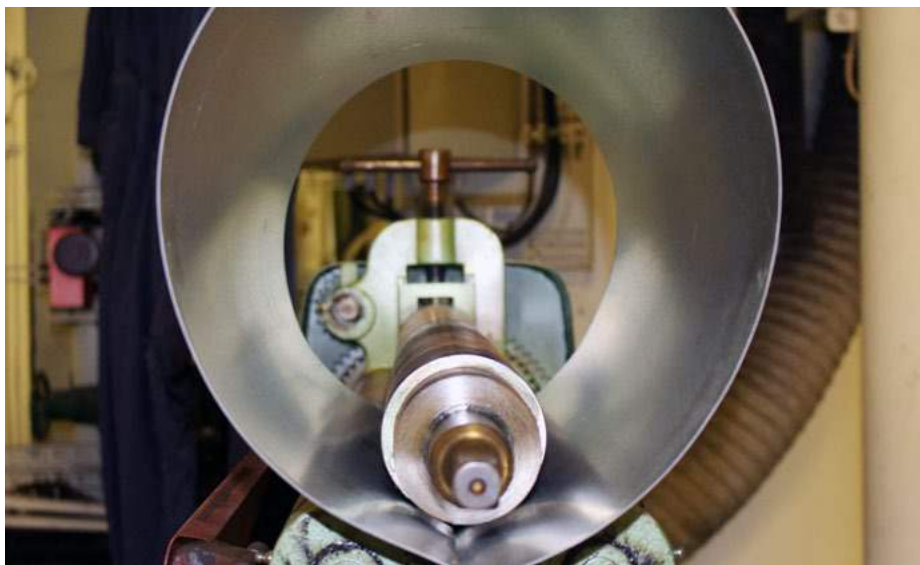


Foto: Linda Sundgren

Sexvärt krom används vid tillverkning av rostfritt stål och kan frigöras vid exempelvis svetsning.

→ extern hjälp, exempelvis företagshälsovården, säger Ann-Louise Jonsson.

För bly sänks den tillåtna halten i både luften och i blodet. Även för diisocyanater sänks det tillåtna gränsvärdet samtidigt som alla tidigare individuella gränsvärden för enskilda diisocyanatvarianter upphör. När det gäller föreningar av sexvärt krom sänks det tillåtna gränsvärdet från 0,005 milligram per kubikmeter luft till 0,001 milligram per kubikmeter luft.

I Sverige har det funnits hygieniska gränsvärden sedan 1974. De är till för att skydda arbetstagare mot skadlig exponering av kemiska ämnen, men eftersom gränsvärden beslutas med hänsyn till både hälsorisker och samhällsekonomiska effekter, ska ett gränsvärde inte uppfattas som en garanterad säker exponering.

– När gränsvärden beslutas tittar vi på vid vilka nivåer som hälsoproblemen uppstår och så försöker vi föra ihop det med arbetsplatserna och deras möjligheter att efterleva gränsvärden. Hur många företag kommer exempelvis gå i konkurs om vi sätter en viss nivå och hur många kommer att insjukna, säger Ann-Louise Jonsson som deltar i förhandlingar om kemiska gränsvärden på EU-nivå.

Inom EU finns ett uttalat mål att ständigt sträva efter att sänka exponeringen för kemiska ämnen som kan skada hälsan. Men processen fram till en regelskäpning är ofta lång och kan ta flera år.

– Många gånger initieras en översyn av nya forskningsrön om hälsorisker kopplade till vissa ämnen. Det första EU gör är att gå igenom litteratur och forskning för att ta reda på vid vilka nivåer problem uppstår. Sedan ska

det ställas i relation till företagets förmåga att minska exponeringen och effekterna på samhället i stort, säger Ann-Louise Jonsson och fortsätter.

” Det som är relativt enkelt för ett land kan vara en stor utmaning för ett annat.

– Förutsättningarna att anpassa sig till nya gränsvärden kan skilja sig ganska mycket åt mellan olika länder vilket också leder till en hel del förhandlingar. Det som är relativt enkelt för ett land kan vara en stor utmaning för ett annat. De ämnen som man nu börjat titta på att sänka gränsvärdena för är polyaromatiska kolväten och kobolt. ●

Nya gränsvärden

Gränsvärden för bly, diisocyanater och krom VI-föreningar som träder ikraft den 9 april 2026:

● **Bly:** I luft sänks gränsvärdet från 0,1 milligram per kubikmeter till 0,03 milligram per kubikmeter. Även gränsvärdet för bly i blodet hos arbetstagare sänks något. Den tillåtna mängden varierar beroende på kön och ålder. Den 1 januari 2029 sänks gränsvärdet för bly i blodet ytterligare.

● **Diisocyanater:** Nytt tillåtet värde är 0,006 milligram per kubikmeter luft. Förändringen innebär också att diisocyanater numera ska mätas per isocyanatgrupp (NCO) samtidigt som alla tidigare individuella gränsvärden för enskilda diisocyanater upphör att gälla.

● **Krom VI-föreningar:** Det tillåtna värdet sänks från 0,005 milligram per kubikmeter luft till 0,001 milligram per kubikmeter luft.

Åtgärdstrappan

Använd åtgärdstrappan (Stop-principen) för att säkerställa att de nya hygieniska gränsvärdena efterlevs. Stop-principen rekommenderas av Arbetsmiljöverket och är en metod för åtgärder som handlar om att minimera risker i arbetsmiljön. Grundprincipen är att eliminera risken så nära utsläppskällan som möjligt.

Börja med en riskbedömning för att bedöma förekomst och exponeringsrisk i förhållande till de nya gränsvärdena. I vilka situationer kan exponering uppstå? Hur sker exponeringen och vem eller vilka riskerar att utsättas? Om det är svårt att på egen hand bedöma om gränsvärden överskrids behöver experthjälp anlitas, till exempel företagshälsovården. Är bedömningen att exponeringen behöver begränsas ska åtgärder vidtas enligt följande steg:

1. Ersätt om möjligt en skadlig produkt eller process med något som är mindre farligt.

2. Vidta tekniska åtgärder, som exempelvis installation av ventilationssystem eller avskärma farliga processer för att minska exponeringen.

3. Se över möjligheten till organisatoriska åtgärder, som att begränsa den tid som personal vistas inom ett riskområde eller genom att anpassa arbetsscheman.

4. Den sista utvägen är att begränsa exponeringen genom personlig skyddsutrustning. Utrustningen ska vara anpassad för användaren och den bedöma risken.

Arbetsgivaren är också skyldig att informera personalen om de kemiska risker som finns i arbetsmiljön. Det ska informeras om vilken typ av skada som kan uppstå, vem som riskerar att exponeras, hanterings- och skyddsinstruktioner för arbetet, hur man ska arbeta för att minimera exponeringen samt vad man ska göra om något går fel. Underlaget till informationen ska finnas tillgängligt på arbetsplatsen och arbetsgivaren ska kontrollera att arbetstagarna har förstått det som står.

Källa: Arbetsmiljöverket

Exponeringsvägar

Kemiska risker och åtgärder för att undvika exponering

Diisocyanater

● Diisocyanater är en grupp ämnen med två isocyanatgrupper som framför allt används vid tillverkning av polyuretanplaster. Diisocyanater kan finnas i exempelvis lim, lack, isolering och tvåkomponentsfärg. I härdad form är ämnet ofarligt, men innan exempelvis färgen eller lacken torkat eller när en härdad yta slipas eller svetsas, kan skadliga ämnen frigöras. Exponering kan ske både via huden och genom inandning. Många diisocyanater är allergiframkallande och kan orsaka astma och allergi hos den som exponeras. Vanliga symptom är irritation i luftvägar, andningssvårigheter och hosta, ögonirritation och huvudvärk. Med tiden kan exponering leda till kontakteksem

och nedsatt lungfunktion. Vid höga halter kan livshotande lungskador uppstå. För att få arbeta med diisocyanater krävs skyddsåtgärder i form av skyltning som tydligt visar att arbete med diisocyanater pågår. Såväl den som leder arbete med diisocyanater som den som utför det måste gå en utbildning (en så kallad härdplastutbildning). Alla som kommer i kontakt med diisocyanater måste också ha genomgått medicinsk kontroll och blivit godkända för arbetet.

Läs
mer på
Prevents
hemsida:



Foto: istock

Krom VI-föreningar (sexvärt krom)

● Sexvärt krom är en kemisk förening som används vid industriella processer, som framställning av bland annat färger, rostskydd och ytbehandling av metaller. Ämnet kan frigöras när material innehållande sexvärt krom hettas upp eller bearbetas på annat sätt. Exponering kan ske via huden, men vanligast är att det tas upp i kroppen genom inandning. Kontakt med sexvärt krom kan leda till eksem, sår i näsan och irriterade luftvägar, men också skador på lever och njurar. Det är också kraftigt cancerframkallande och kan leda till cancer i lungor-

na. En studie från Lunds universitet visar att arbetsplatser med god ventilation har betydligt lägre halter av krom i luften än andra arbetsplatser där sexvärt krom förekommer. Andningsskydd hjälper också, men bara om det hanteras på rätt sätt och är anpassat till användaren så att de sluter tätt.

Läs mer
hos Lunds
universi-
tet:



Foto: Linda Sundgren

Bly

● Bly är en mycket hälsovadlig metall som finns naturligt i naturen och som ingår i olika produkter. Användningen av bly har minskat, men det förekommer fortfarande, bland annat i batterier och viss elektronisk utrustning. Bly kan tas upp i kroppen genom inandning av blyhaltig gas eller rök i luften. Flera studier visar att bly kan ge skador på nervsystemet och påverka inlärningsförmåga och orsaka beteendestörningar hos barn. Barn och foster är särskilt känsliga för bly och gravida eller ammande kvinnor får inte komma i kontakt med bly över huvud taget. Bly kan också påverka fertiliteten hos både kvinnor och män. Långvarig eller hög exponering kan leda till allvarliga problem som skador på centrala nervsystemet och njur- och

leverskador. På arbetsplatser där bly förekommer ska mätningar av blyhalter i luften genomföras, liksom kontroll av blyhalten i blodet för arbetstagare som kommer i kontakt med bly. Arbetsgivare är också skyldiga att anordna medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg om medarbetare riskerar att utsättas för bly, förutsatt att exponeringen inte är försumbar. Försumbar exponering innebär att risken för ohälsa är lika låg som om personen i fråga inte hade exponerats alls.

Läs
mer på
Prevents
hemsida:



Foto: istock

San har ordet

”Sänkta gränsvärden för svetsrök generellt vore bra”

➔ I vår kommer Arbetsmiljöverket att sänka de yrkeshygieniska gränsvärdena för flera ämnen, däribland bly, diisocyanater och krom VI. Arbetsmiljöverket sänkte även i slutet av 2025 gränsvärdet för asbest. Vissa av dessa ämnen är vanligt förekommande inom sjöfarten, som exempelvis diisocyanater som finns i tvåkomponentsmålarfärger.

Svetsrök är numera klassat som cancerogent av Världshälsoorganisationen, WHO, men än så länge finns i Sverige inget överenskommet generellt gränsvärde, vilket exempelvis Nederländerna har. I Sverige räknas ämnena var och en för sig där sexvärt krom är en del som uppstår vid svetsning i bland annat rostfritt stål. Att det gränsvärdet nu sänks är bra, men förhoppningsvis hittar man snart en överenskomst om ett generellt gränsvärde för all svetsrök, likt Nederländernas gränsvärde ett milligram per kubikmeter.

För asbest sänktes värdet tiofaldigt, från 0.1 till 0,01 fiber per kubikcentimeter. Man ställer även högre krav på utbildning av arbetstare om det är sannolikt att de kommer att

exponeras för asbest. Det är oklart hur dessa regler kommer implementeras inom sjöfarten, men man kan konstatera att kraven på både utbildning och medicinska kontroller utökas i föreskriften. EU-direktivet ställer också krav på ytterligare sänkningar till 2029 och då ner till 0,002 fiber per kubikcentimeter. Det är en sådan liten



Pelle Andersson

mängd att man behöver elektronmikroskop för att kunna se det. Det är dock viktigt att försiktighetsprincipen tillämpas tills dess att frågan är

slutligen avgjord.

Föreskriften förtydligar även att verksamheter där det bildas exempelvis kvartsdamm och dieselavgaser inte får bedrivas om det är tekniskt möjligt att eliminera exponeringen för dessa ämnen. Det förutsätter dock att det finns alternativ som fungerar lika bra som de befintliga och som innebär en lägre risk. Hur Transportstyrelsen kommer att hantera det här i sina föreskrifter är ännu oklart.

Pelle Andersson/Ombudsman Seko sjöfolk

”Det är dock viktigt att försiktighetsprincipen tillämpas ...

Utblick

Fler fartyg i dåligt skick i svenska hamnar

● Antalet fartyg som beläggs med nyttjandeförbud i svenska hamnar ökar. År 2020 stoppades 9 fartyg från att lämna svensk hamn, 2025 var motsvarande siffra 27. Även antalet uppdagade brister

ökar och det finns fartyg som belagts med över 40 brister vid en och samma inspektion.

— Trots att vi tyvärr har färre inspektörer och gör färre inspektioner hittar vi fler fartyg med allvarliga brister. Den

här typen av fartyg har vi inte sett i våra svenska vatten tidigare, det är klart oroväckande, säger Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör på Transportstyrelsen i ett pressmeddelande.

/LS

”Jag brukar försöka matcha färgerna så att det jag köper ska passa in i hytten och så måste det vara tillräckligt litet för att få plats i resväskan.”

Katja Eriksson, kallsänkna på Silja Symphony, i en intervju i tidningen Sjömannen om hur hon gör hytten mer personlig med pynt och inredningsdetaljer efter säsong.

San tipsar

LADDA NER SAN:S UPPDATERADE ARBETSMILJÖHANDBOK

● Nu finns en uppdaterad version av arbetsmiljöhandboken på San:s hemsida, san-nytt.se. Den är språkligt omarbetad och har fått en upprätsad layout, men framför allt är den anpassad efter Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur med informationen presenterad på ett tydligare sätt. De manualer som tidigare fanns i slutet av handboken har tagits bort med ambitionen att göra om dem till checklistor. Handboken kommer också att översättas till engelska.



Beställ via hemsidan:
san-nytt.se

Underlätta arbetsmiljöarbetet med San!

ARBETSMILJÖBLOCK

Arbetsmiljöblocket hjälper till i det dagliga systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. När olyckan är framme eller brister uppdagas tar du enkelt fram blocket och gör en notering. Det är litet och behändigt och får lätt plats i fickan på arbetskläderna.

ARBETSMILJÖUTBILDNING

Bättre arbetsmiljö till sjöss är en interaktiv utbildning. Den vänder sig i första hand till dig som arbetar ombord på svensktflaggade fartyg, men alla som är involverade i arbetsmiljöarbete på fartyg kan med fördel genomföra utbildningen. Innehållet är baserat på Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten.

ARBETSMILJÖHANDBOKEN

Med handbokens hjälp blir det enklare att hålla reda på vad lagar och regler kräver av arbetsmiljön ombord. Den kan också fungera som ett arbetsmaterial vid exempelvis skyddskommittémöten. Arbetsmiljöhandboken för sjöfarten finns digitalt eller att ladda ner som pdf på SAN:s hemsida.

TRANSPORTSTYRELSEN INFORMERAR



Transportstyrelsen sprider regelbundet information om angelägna händelser i branschen. Den här sidan innehåller ett sammandrag av det senaste utskicket. Texterna kan läsas i sin helhet på transportstyrelsen.se. Nedanstående text finns även översatt till engelska på san-nytt.se.

Händelserapportering 2025, preliminära siffror

Under 2025 har totalt 573 händelser rapporterats in fördelat på 305 olyckor, 136 tillbud till olyckor och 132 avvikelser (tekniska eller organisatoriska brister som i förlängningen kan leda till tillbud eller olyckor). Den totala mängden rapporterade händelser är något lägre än året innan. Av de 305 olyckorna är 62 allvarliga varav 4 förlisningar. Samtliga förlisningar har skett på fartyg som ingår i den nationella sjöfarten. I samband med förlisningarna har tre sjömän avlidit, varav två fiskare och en besättningsman på en bogserbåt. När det gäller internationell sjöfart avled en matros på ett utländskt fartyg, som trillade över bord i samband med riggning av kombinationslejdare.

Totalt har vi fått in 112 rapporter om ombordanställda som skadat sig. Av dessa jobbade 63 på däck, 17 i maskin och 15 inom intendentur. Hälften av olyckorna med skador är kopplade till driften av fartyget, det vi kallar sjöolyckor. Den andra hälften är mer kopplad till den lokala arbetsmiljön ombord, vilket innebär att de skulle kunnat ske på vilken arbetsplats som helst. Alla som skadat sig inom intendenturen och i maskinavdelningen återfinns inom den senare olyckstypen. Inom däcksavdelningen dominerar skador till följd av sjöolyckor, som exempelvis förtöjnings- och lastningsolyckor.

Här följer exempel på olyckor som skett det senaste året och som fått stora konsekvenser för de drabbade:

FALL ÖVER BORD I SAMBAND MED ATT LOTS LÄMNAR FARTYGET

Den brittiska utredningsmyndigheten har publicerat en interimrapport i väntan på den slutgiltiga rapporten. I rapporten beskrivs hur två lotsar var på väg att lämna fartyget via en kombinationslejdare till följd av det höga fribordet

på fartyget. Under riggningen av lejdaren hade man öppnat upp räckverket. Båsen som ledde riggningsarbetet hade varken fallskydd eller flythjälpmiddel kopplat till sig. När båsen böjde sig ut för att titta på riggningen föll han över kanten. Han slog huvudet i landgången innan han hamnade i vattnet, ett fall på ungefär 13 meter. Lotsbåtens besättning körde fram till mannen som låg och flöt med ansiktet ner i vattnet, men bärgningen misslyckades och mannen sjönk ner i vattnet och drunknade. Enligt rapporten misstänker man att den förolyckade mannen förlorade medvetandet i samband med slaget mot huvudet.

HUVUDSKADA I SAMBAND MED FÖRTÖJNING

En styrman skadades allvarligt av en tross i samband med en förtöjning som assisterades av två bogserbåtar. På fördäck leddes arbetet av tredjestyrman. Ett försprång hade kopplats till en pollare på kajen. När man började hämta in slacket i springet hamnade det i kläm mellan fartygsskrovet och en av kajens fendor. Befälhavaren beordrade genom lotsen att bogserbåtarnas tryck mot kajen skulle minska något så att man kunde dra loss springet. Styrmannen titade ut över skeppssidan samtidigt som springet hivades. Springet snärtade upp och träffade honom i ansiktet varpå han kastades bakåt ner på däck. Han fick allvarliga skador och fördes till sjukhus med helikopter för operation. På fartyget hade man tydligt markerat ut riskområden på fördäcket, så kallade snapback zones. Styrmannen befann sig inom en sådan zon när olyckan skedde.

Det är alltid riskfyllt att hantera trossar vid ankomst och avgång. Man behöver ha en tydlig kommunikation om något inte går som man tänkte sig, så att alla är medvetna om vilka steg man tar för att lösa situationen.

HALKOLYCKOR PÅ DÄCK

Under förra året och i början på

detta år har vi haft flera olyckor kopplat till det kalla vädret med hala däck och is på utrustning. Några av dem har involverat lots som ska kliva ombord eller lämna ett fartyg. En av de händelser som slutade olyckligt skedde när lotsen kommit upp på däck och skulle ta sig från lotslejdaren till bryggan. Det hade snöat och man hade inte hunnit röja undan snön ombord. En matros mötte lotsen och de båda började ta sig upp mot bryggan när lotsen trampade fel och halkade i den fem till tio centimeter djupa snön. Lotsen föll och drog ena axeln ur led och bröt överarmsbenet. En annan händelse av det här slaget inträffade när lotsen var på väg ner från bryggan till den väntande lotsbåten. Strax innan hade lejdaren målats om med en färg som inte innehöll någon antislip. Vid olyckstillfället regnade det och lejdaren blev väldigt hal. Lotsen halkade och föll ner från lejdaren och drog axeln ur led.

Det blir gärna halt på ett ståldäck om man inte använder exempelvis antislipfärg när det blir blött, särskilt om det fryser på. Att salta och röja undan snön där man visas ute på däck är ett viktigt arbete för att undvika skador på besättning och andra som rör sig på fartyget.

En annan halkolycka skedde på ett torrlastfartyg där man låg till kaj och höll på att lucka på lastrummen. Vädret var fint med någon minusgrad och arbetet utfördes av två matrosar, en som

körde kranen och en som assisterade. Den som körde kranen satt på styrbord sida, samtidigt som den andre matrosen gick på babordssidan för att säkerställa att luckorna hamnade i rätt läge. Matrosen på babordssidan halkade på det hala däck. Ena benet hamnade in under själva drivenheten som består av kugghjul och en skyddskåpa av plåt. Han fick omfattande klämskador med öppet benbrott och krossad ankel. Matrosen togs till sjukhus och sjukavmonstrades.

Ytterligare en olycka kopplad till kallt väder skedde när en gantkran skulle placeras i sitt stuvningsläge och låsas, efter avslutad lastning. Det var mycket kallt med is på spåren och kranen, vilket gjorde att kranen inte kom in i sitt läge ordentligt. Båsen som framförde kranen hade mössa och luva uppdragen över huvudet, vilket gjorde att både sikt och hörsel var nedsatt. Därför uppfattade han inte när matrosen ropade till honom att inte flytta kranen medan denne tog bort isen runt hålet där sprinten skulle monteras. Båsen började backa kranen för att få loss isen, varpå matrosens finger klämdes och kapades av.

I båda de två senare fallen utför man operationer där man är medveten om att det finns risker. När det blir kallt och halt ökar riskerna och man behöver ta höjd för det i sitt agerande med tydligare kommunikation och rutiner för att undvika olyckor.



Foto: iStock

Hala däck kan orsaka allvarliga olyckor, visar statistik från Transportstyrelsen.

Hygienic limit values and MLC 20 years

Several substances will have stricter limits this year

In April there will be stricter occupational exposure limits for lead, diisocyanates and hexavalent chromium. Risk assessments now need to be carried out to ensure that personnel are not exposed to unauthorized levels.

Hygienic limits are set in order to protect personnel from harmful substances. The limits are continuously reviewed; for example, at the end of 2025 the value for asbestos was decreased from 0.1 to 0.01 fibres per cubic centimetre of air. In April, stricter limits will be introduced for three more substances: lead, diisocyanates and chromium VI compounds, also known as hexavalent chromium. Changes to regulations at the EU level mean that people working on Swedish controlled ships under a different European flag, such as the Danish or Faroese flag, will also be affected by the changes. The substances that fall under stricter regulations are found in different types of materials and products and have different paths of exposure and varying health risks. While diisocyanates on board ships are mainly found in two-component paints, hexavalent chromium can be released in connection

with welding stainless steel, for example. The use of lead has decreased in general and exposure is less as a result, although it is still used in electrical batteries and fluorescent lamps.

"If there is something in general to be said about the limits that are now being tightened, it is that risks linked to things such as welding fumes or other fumes tend to be forgotten. These are not products on a shelf with safety data sheets, but substances that can occur during hot work, for instance. It is a chemical risk that we must be aware of," says Ann-Louise Jonsson, expert at the Swedish Work Environment Authority.

She points out the importance of employers or managers ensuring that risk assessments are carried out based on the new limits to check whether the work environment meets requirements.

"Every employer must carry out a risk assessment. Do we have any of these substances? How do personnel come into contact with them and how high are the levels? If you are unable to carry out risk assessments internally, you must outsource to occupational health care or a similar organisation," says Ann-Louise Jonsson.

The STOP principle

This is a procedure for taking measures to minimise risks in the

work environment, recommended by the Swedish Work Environment Authority:

- 1. Substitute a less harmful product or process if possible.
- 2. Technical protective measures must be taken, such as installing ventilation systems or shielding hazardous processes, to reduce exposure.
- 3. Organisational protective measures are introduced, such as limiting the time personnel spend in a risk area or by adapting work schedules.
- 4. Personal protective equipment is used as the last resort to limit exposure. Such equipment must be adapted to the user and risks must be assessed.

The employer is also obliged to inform personnel about any chemical risks present in the work environment. Information must be provided about the type of harm that may occur, who is at risk of exposure, instructions for handling and safety during work, work methods to minimize exposure and actions to be taken if something goes wrong. This information must be available at the workplace and the employer must check that employees have understood what is involved.

Source: Work Environment Authority

...

Seafarers' rights strengthened 20 years after the MLC

In connection with the 20th anniversary of the Maritime Labour Convention, regulations have been reviewed and several proposals for changes have been negotiated. Among other things, the right for seafarers to go ashore during stays in port will be broadened. If the amendments go through, they must be implemented by 23 December 2027.

In February 2006, the International Labour Organization decided

on the Maritime Labour Convention. The Convention lays down minimum requirements for issues relating to the work environment, social security, working conditions and the health of seafarers in global shipping and was created to increase the security and well-being of seafarers. According to that decision, the convention would enter into force as soon as 33 percent of member states ratified the regulations. This took place in August 2013, one year after Sweden joined the convention. Since then the Convention has been updated several times and in 2025 further amendments were negotiated.

"One of the more widely discussed issues was about seafarers' rights to shore leave based on experiences from the COVID pandemic," says Charlotta Rennwandt, regulatory officer at the Swedish Transport Agency, who took part in the negotiations held in Geneva. Exactly what this means for Sweden will only be known after we have completed our analysis. Work is now underway and in May 2026 we will pass on our conclusions to the government.

The Maritime Labour Convention has not entailed any major changes for Swedish ships since many of the provisions were already included in Swedish legislation. The Convention has been far more important for international shipping.

"I really believe we can claim it has made life better for those who work on board," says Charlotta Rennwandt.

According to her, one of the strengths of the convention is that employers, employees and government representatives cooperate on the content of the convention.

"This tripartite group is unique in the international context. Hopefully, it will help to ensure a balance in the outcome of the negotiations, because you have everyone's perspective on decisions that are made", she says.



Foto: Linda Sundgren

Parts in engine rooms are often painted with two-component paint containing diisocyanates.

Joakim Milton är fartygsinspektör i ett inspektionsområde som sträcker sig från Valdemarsvik till finska gränsen.

JOAKIM MILTON OM DE ÅTGÄRDER SOM BRISTER PÅ FARTYG KAN LEDA TILL

”Vilka konsekvenser det blir beror på hur allvarlig avvikelsen är. Ibland är det sådant som kan åtgärdas under pågående inspektion. Ibland ställs krav på åtgärd och en ny inspektion inom tre månader i något Paris MOU-land. Några gånger om året belägger vi fartyg med nyttjandeförbud på grund av allvarliga brister. Då måste bristerna åtgärdas innan fartyget får lämna kaj.”

Foto: Privat

Inspektör Joakim Milton: Vi lägger ganska mycket tid på arbetsmiljön

Problem med dålig boendemiljö och arbetstider. Det tillhör de vanligaste bristerna inom arbetsmiljökonventionen, som fartygsinspektör Joakim Milton möter på utländska fartyg i svenska hamnar. Ombord blir han oftast bra bemött, men påtryckningar förekommer.

Text: **Linda Sundgren**

Som fartygsinspektör på Transportstyrelsen besöker Joakim Milton ett hundratal fartyg varje år. Inspektionerna genomförs i enlighet med överenskommen inom Pari MOU, enligt vilken medlemsländerna (europeiska kuststater samt Kanada) förbundit sig att inspektera en viss mängd utländska fartyg varje år. Under en hamnstatskontroll granskas fartygen mot olika internationella regelverk, däribland arbetsmiljökonventionen MLC.

– Vi inspekterar enligt Solas, Marpol och flera andra konventioner, men jag skulle säga att vi ändå lägger ganska mycket tid på arbetsmiljön. Många gånger får man rätt snabbt en känsla för vad man behöver fokusera på när man kommer ombord, säger Joakim Milton.

Inom arbetsmiljön, säger han att de vanligaste bristerna handlar om osäker arbetsmiljö, renlighet och tillgången till arbetskläder och personlig skyddsutrustning, men också tekniska problem.

– Det kan vara nödutgångar som inte är framkomliga, branddörr som inte går att stänga eller livbåtar som inte fungerar som de ska. Sådant blir också en arbetsmiljöfråga i slutändan eftersom det handlar om besättnings säkerhet. Fartygets skick brukar avspeglar arbetsmiljön i stort ganska bra, säger Joakim Milton.

Ibland handlar det om problem som hänger ihop med arbetsvillkor.

– Arbetstider kan vara ett problem, alltså att folk jobbar för mycket, framför allt på det mindre tonnaget. Sedan har vi kontrakt och löner och sådant. Det kan vara ganska tricket att reda ut och det förekommer att fartyg kör med dubbel bokföring. Ibland behöver man som inspektör ta hjälp från Transportstyrelsen i land eller kontakta ITF (International transport workers' federation red. anm.), säger han.

Joakim Milton tillhör inspektionsområde Stockholm, som sträcker sig från Valdemarsvik och hela vägen upp till finska gränsen. Han är fartygsbefäl i grunden och har seglat i olika befattningar i flera rederier, men han har också jobbat på rederikontor och hos Transportstyrelsen i land. Under de fem år han arbetat som inspektör har inspektörsrollen delvis förändrats, berättar han. Bland annat strävar man numera efter att vara två inspektörer på fartygen, helst en sjökaptan tillsammans med en skeppsbyggare eller sjöingenjör.

– Det handlar både om att höja kvaliteten på inspektionerna och att öka vår egen säkerhet. Oftast blir vi bra bemötta när vi kommer ombord, även om besättningen ibland kan vara lite avvaktande. Vid enstaka tillfällen uppstår det hotfulla situationer och då är det bra att vara två. Vi har också möjlighet att begära polisassistans, men det är väldigt ovanligt, säger Joakim Milton.

Fartygets skick brukar avspeglar arbetsmiljön i stort ganska bra.

Hamnstatskontroller utförs normalt enligt ett intervall på mellan 6 och 36 månader, beroende fartygets bedömda risk. Inspektioner kan också

påkallas på grund av en särskild händelse, som ett haveri ombord, eller för att en enskild besättningsmedlem begär en inspektion.

– I de fallen måste man vara väldigt försiktig så att den som gjort anmälan inte pekats ut, man har rätt att vara anonym. Vi brukar få den här typen av anmälningar några gånger per år. Då försöker vi alltid vara två som åker eftersom det kan vara rätt känsligt. ●

MLC 20 år – sjömäns rättigheter stärks

I samband med arbetsmiljökonventionens 20-årsjubileum har regelverket setts över och flera förslag till förändringar har förhandlats fram. Bland annat ska sjömäns rätt att gå iland vid hamnuppehåll stärkas. Om ändringarna träder ikraft ska de vara genomförda senast den 23 december 2027.

Text: **Linda Sundgren**

➔ I februari 2006 fattade International Labour Organization, ILO, beslut om den så kallade arbetsmiljökonventionen, MLC. Konventionen fastställer minimikrav för sådant som rör arbetsmiljö, social trygghet, arbetsvillkor och hälsa för sjömän inom den globala sjöfarten och kom till för att öka tryggheten och välmåendet bland ombordanställda. Ikraftträdandet skedde i augusti 2013, ett år efter att Sverige anslutits till konventionen. Sedan dess har konventionen uppdaterats flera gånger och under 2025 förhandlades det åter fram nya ändringar.

– En fråga som diskuterades mycket var den om sjömäns rättigheter till landpermission utifrån de erfarenheter som drogs under covid, säger Charlotta Rennwandt, regelhandläggare på Transportstyrelsen som deltog vid förhandlingarna som hölls i Geneve. Exakt vad det här kommer att innebära för svensk del vet vi först när vi är klara med vår analys. Det arbetet pågår nu och i

maj 2026 ska vi rapportera våra slutsatser till regeringen.

Arbetsmiljökonventionen omfattar fartyg med en bruttodräktighet på över 500 brutto som går i internationell fart eller trafikerar ett annat lands inre farvatten. Undantaget är fiskefartyg, örlogsfartyg och nationell sjöfart i inre fart. För svenska fartyg har arbetsmiljökonventionen inte inneburit några större förändringar, eftersom många av bestämmelserna redan fanns i svensk lagstiftning sedan tidigare. För den internationella sjöfarten har konventionen varit desto viktigare.

– MLC:n har haft en jättestor betydelse för den globala sjöfarten. Jag tror faktiskt att man kan säga att den har gjort tillvaron bättre för dem som jobbar ombord, säger Charlotta Rennwandt.

Enligt Charlotta Rennwandt är en av styrkorna i konventionen att såväl arbetsgivare som arbetstagare och regeringsrepresentanter samarbetar kring innehåll-
et i konventionen.

– Den här treparts-konstellationen är unik i internationella sammanhang. Förhoppningsvis bidrar den till att det finns en

balans i utfallet av förhandlingarna eftersom man har allas perspektiv på de beslut som fattas.

I december 2025 hade 112 länder ratificerat MLC, enligt uppgifter på ILO:s webbplats. Senaste landet att anslutas var Salomonöarna som ratificerade den 8 januari i år. ●

” **Den här treparts-konstellationen är unik i internationella sammanhang.**



Foto: iStock

Arbetsmiljökonventionen har betytt mycket för de sjömän som arbetar i den internationella sjöfarten, säger Charlotta Rennwandt.

I korthet

TRANSPORTSTYRELSENS NYA REGELSTRUKTUR ÄNNU INTE KLAR

Transportstyrelsens anpassning till Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur är ännu inte slutförd. Myndigheten arbetar på ett förslag som sedan ska gå ut på remiss. Därefter ska synpunkter omhändertas innan en ny regelstruktur kan vara på plats.

/LS

TRANSPORTSTYRELSEN ORGANISERAR OM

Sedan årsskiftet har Transportstyrelsen infört en ny organisation. Bland annat har myndighetens tillsynsverksamhet delats upp i två delar; en för hamnstatskontroller (port state control) inom vilket det internationella tonnaget kontrolleras och en för det nationella tonnaget. Avsikten är att göra tillsynen mer effektiv, enligt myndigheten. Arbetsmiljöverket införde en ny regelstruktur i sina föreskrifter den 1 januari 2025.

/LS

ARBETSMILJÖVERKET OCH MYNAK SLÅS IHOP

Sedan den 1 januari är Myndigheten för arbetsmiljökunskap, Mynak, en del av Arbetsmiljöverket. Enligt regeringen ska hopslagningen leda till att stärka forskning och informations-spridning inom arbetsmiljöområdet.

/LS

San-Nytt

Sjöfartens Arbetsmiljönämnd

Storgatan 19, 114 51 Stockholm

E-post: info@san-nytt.se

Hemsida: san-nytt.se

Ansvarig utgivare: John Wahlstedt, SARF

Redaktör: Linda Sundgren
tel 0708-203988, linda@san-nytt.se

Redaktionskommitté:
Pelle Andersson, SEKO sjöfolk
Malin Persson, Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius, Sjöbefälsföreningen
Offentliganställda

San-Nytt framställs med bidrag från
Sjöfartens Arbetsmiljöstiftelse

Produktion: Torino

Tryck: Gullers Trading, Göteborg