



RDF hantering i svenska hamnar

Information till skyddsombud och arbetsgivare angående RDF avfall (Balat sopavfall)

I dagsläget så importerar Sverige stora mängder av RDF balar till värmekraftverk och som det ser ut så kommer importen att öka framförallt i hamnar.

Den största delen kommer från länder utanför Norden i fartyg, men en stor mängd kommer via lastbil framförallt från Norge. Den hanteringen har pågått flera år och har fungerande rutiner eftersom de lossas på värmekraftverket direkt. Vilket inte sker med fartyg, och i många fall så mellanlagras RDF avfall också i hamnar med det problem det medför, exv. lakvatten och lukt samt risk för sporer från trasiga balar.

Svenska Transportarbetareförbundets regionala skyddsombud har samlat in riskbedömningar och handlingsplaner från olika hamnar i Sverige samt arbetsinstruktioner för en sammanställning.

Den kommer därefter att skicka ut dessa till samtliga hamnar samt HSO/ SO för information samt att sammanställningen kan ge tips på hur man kan revidera redan dokumenterade riskbedömningar, handlingsplaner samt de arbetsinstruktioner som har tagits fram för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Vilka risker är viktiga att arbetstagarna får kännedom om

- Sporer från balat avfall om emballaget är trasigt som dels kan andas in och att sporer sätter sig i/på kläder och kan tas med in i exv. matsal och förorens dessa utrymmen.
- Organiskt avfall kan orsaka minskad syremängd och ökad CO₂ halt samt svavelväte i tillträdesleder till lastrum och i lastrum, varvid mätning skall utföras innan dessa beträds. Om påluckning sker exv. över natten så skall en förnyad mätning utföras innan arbete påbörjas, för att se att det är säkert att beträda lastrummet.
- Stick och skärskador eftersom det kan finnas föremål som är vassa.
- Olika former av smitta i form av hepatit A eller B samt att stelkrampspruta kan behövas. TBC-vaccinering kan ev. också behövas.
- Miljökonsekvenser vid lossning/ transport/ lagring.
- Oangenäm lukt.
- Innehåll i balar.

Vilket skydd behövs för de arbetstagare som hanterar RDF balar?

- Filtermask med lägst P2 filter samt info om att skäggväxt kan ge sämre möjlighet att få mask att sluta tätt mot ansikte, det kan vara olämpligt att använda personer med skägg i och omkring hanteringen.

- Skor/ handskar som är tätslutande samt tåliga mot stick och skärande föremål vid hantering av trasiga och vid eventuell lämpning i fartyg. Samt rutiner för omhändertagande om personal skadar sig på avfall.
 - Heltäckande dammtät engångsoverall för att förhindra kontaminering av arbetskläder.
 - E.V. skyddsglasögon vid behov som skydd mot stänk.
 - Rutiner för hantering av dessa vid matraster/ avslutande av arbete.
- Eventuella vaccinationer mot hepatit, stelkramp, TBC mm samt info om hur lång tid det tar innan den enskilde arbetstagaren har fullt skydd (ca 1 månad) samt vilken tidsintervall sprutor skall tas för att bibehålla skydd mot den smitta som kan förekomma. Samt TBC-vaccinering

Sammantaget det ovanstående, så skall det göras riskbedömning med HSO/SO och en handlingsplan skall upprättas för det som inte omedelbart kan åtgärdas samt en arbetsinstruktion. Dessa dokument skall delges de anställda som kan komma i kontakt med detta godsslag. Det är viktigt att komma ihåg att ingen hamn är den andra lik eftersom förutsättningarna är olika beroende på fartyg, hantering av/med maskiner samt transporter till upplag/ värmeverk och den tid som gods ligger i hamnen.

Avvikelse/ tillbudsrapportering, det är viktigt att arbetstagarna informeras om vikten att skriva dessa för att arbetsgivaren tillsammans med skyddsombud och arbetstagarna skall kunna åtgärda de problem som kan uppkomma vid hanteringen av gods.

Vid transporter från hamnområde till buffertlager eller förbrännings lager är det viktigt att de som transporterar får information om risker, Samt att det finns riskbedömning, handlingsplan och arbetsinstruktioner samt rutiner att se över fordonens kupéfilter och om fordonet är utrustat med AC så skall den fungera samt att filtren håller rätt standard, så att transportören inte frestas att köra med öppna fönster.


Miljöpåverkan vid lossning är trasiga balar som kan förorena vatten mellan kaj och fartyg samt vid lagring i hamnområdet så är förutom lukt och oönskade besökare i form av fåglar mm som hackar hål på balar, så kommer det vid regn och blöta/ trasiga balar rinna lakvatten som kan förorena grundvatten samt vattendrag som ligger i närheten av RDF balupplaget och lagerområden i hamnen. Vid lossning så måste det säkerställas att på något sätt kunna ta han om avfall som kan rasa från trasiga balar exv. i form av nät mellan fartyg och kaj samt att det på något sätt samla upp rinnande lakvatten från balar så att det inte förorenar vatten och mark.

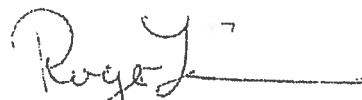
Det skall även tas med i beaktningen att gods som importerats från andra länder kan ha lagrats på ett sätt så att balar har utsatts för uv strålar vilket påverkar balarnas hållfasthet vid hanteringen.

Lakvatten i lastrum skall sugas upp i hamnen. Tillsynsmyndighet för hantering av RDF avfall är Transportstyrelsen, Se även bifogat PM från myndigheten.

Regionala skyddsombud avdelning 1 och 2


Per-Arne Persson


Anette Vilhelmsson


Roger Jönsson

Enligt sändlista

Transportstyrelsen informerar om lastrester och spolvatten med anledning av det reviderade Annex V i MARPOL

Med anledning av det reviderade Annex V i MARPOL om fast avfall och därmed ändring i Transportstyrelsens föreskrifter vill Transportstyrelsen informera om nya regler för lastrester och spolvatten från fasta bulklaster.

Det reviderade Annex V i MARPOL trädde i kraft internationellt den 1 januari 2013 och började gälla i Sverige den 18 december 2013. De nya reglerna gällande detta är implementerade i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg genom ändringsföreskift TSFS 2013:107. I det reviderade Annex V är huvudprincipen att allt fast avfall är förbjudet att släppa ut om det inte uttryckligen är tillåtet. Utsläpp av lastrester är villkorat med vissa undantag.

De nya reglerna innebär att utsläpp av lastrester inom specialområde (ex. Östersjön) som inte kan tas om hand med hjälp av allmänt tillgängliga metoder för lossning endast får ske om *samtliga* villkor nedan är uppfyllda:

- Att lastrester samt rengöringsmedel eller tillsatser som finns i spolvatten från lastrum inte innehåller ämnen som är klassificerade som skadliga för den marina miljön i enlighet med resolution MEPC.219(63), dvs. riktlinjerna till Annex V.
- Att både avgångshamnen och nästa destinationshamn ligger inom specialområdet, och att fartyget vid resa mellan dessa hamnar inte lämnar specialområdet.
- Att det inte finns några tillräckliga mottagningsanordningar tillgängliga i dessa hamnar, i enlighet med resolution MEPC.219(63).

- Att lastrester samt det lastrumsspolvatten som innehåller rester släpps ut så långt som det är praktiskt möjligt från närmaste land eller närmaste ishylla, men inte mindre än 12 nautiska mil från närmaste land eller närmaste ishylla.

Om ovanstående villkor är uppfyllda och utsläpp av lastrester är tillåtet så ska det även ske under gång.

Utanför specialområde är utsläpp av lastrester endast tillåtet om de inte innehåller några ämnen som klassificeras som skadliga för den marina miljön, i enlighet med resolution MEPC.219(63). Fartyget ska dessutom vara under gång och minst 12 nautiska mil från närmaste land när utsläppet sker.

Skadligt för den marina miljön och klassificering av lastrester

I riktlinjerna till Annex V (resolution MEPC. 219 (63)) finns det information om vad som menas med att lastrester är skadliga för den marina miljön. I enlighet med FN:s globala harmoniserade system för klassificering och märkning av kemikalier (GHS) används följande parametrar för att bedöma skadligheten för den marina miljön:

1. Akut toxicitet i kategori 1; och/eller
2. Kronisk toxicitet i kategori 1 eller 2; och/eller
3. Cancerframkallande kategori 1A eller 1B i kombination med att det inte är snabbt nedbrytbart och har hög bioackumulering; och/eller
4. Mutagenitet kategori 1A eller 1B i kombination med att det inte är snabbt nedbrytbart och har hög bioackumulering; och/eller
5. Reproduktionstoxicitet kategori 1A eller 1B i kombination med att det inte snabbt är nedbrytbart och har hög bioackumulering; och/eller
6. Specifik organtoxicitet upprepad exponering kategori 1 i kombination med att det inte är snabbt nedbrytbart och har hög bioackumulering; och/eller
7. Fasta bulklaster som innehåller eller består av syntetiska polymerer, gummi, plast eller plast pellets (detta inkluderar material som är strimlat, fräst, hackat eller urlakat eller andra liknande material)

Det är avsändaren av lasten som ska klassificera och deklarerar lasten. Det ska göras genom att använda de sju kriterierna i enlighet med GHS ovan, och som en del av deklARATIONEN som krävs i avsnitt 4.2 i den Internationella

koden för fasta bulklaster (IMSBC koden). För vissa produkter (t.ex. metaller och oorganiska metallföreningar) bör vägledningen i bilagorna 9 och 10 i GHS följas för att tolkningen av kriterierna ska bli korrekt.

Tillfällig klassificering av lastrester tom 31 december 2014

När de nya reglerna i Annex V antogs av IMO ansågs det nödvändigt att inför tillfälliga åtgärder för klassificering av fasta bulklaster då uppgifterna för klassificering inte skulle hinna bli klara till dess att reglerna trädde ikraft 2013. Därför finns det i cirkulär MEPC.1/Circ 791 framtaget en tillfällig klassificering av fasta bulklaster som är gällande mellan 1 januari 2013 och 31 december 2014. Om den tillfälliga klassificeringen inte ger tillräcklig eller tillförlitlig information om en fast bulklasts cancerframkallande, mutagena, reproduktionstoxiska eller specifik organtoxiska - upprepad exponering, egenskaper ska avsändaren ändå i så lång utsträckning det är möjligt följa klassificeringen enligt de sju kriterierna i GHS. Avsändaren ska åtminstone göra en tillfällig klassificering enligt följande tre parametrar:

1. Akut toxicitet i kategori 1; och/eller
2. Kronisk toxicitet i kategori 1 eller 2; och/eller
3. Fasta bulklaster som innehåller eller består av syntetiska polymerer, gummi, plast eller plastpellets (detta inkluderar material som är strimlat, fräst, hackat eller urlakat eller andra liknande material)

Avsändarna av lasten ska meddela de behöriga myndigheterna i hamnstaten för lastning och lossning om grunderna för den preliminära klassificeringen. Från den 1 januari 2015 ska klassificeringen sedan göras enligt de sju kriterierna i GHS.

Mottagning i hamn

Lastrester som klassificeras som skadliga för den marina miljön kan behöva behandling som normalt sett inte finns tillgänglig i hamn. Hamnar som tar emot bulklaster vars lastrester är skadliga för den marina miljön ska se till att de kan tillhandahålla mottagningsanordningar för sådana lastrester och även för spolvattnet innehållande sådana lastrester.

Pågående arbete

Arbete pågår för närvarande i den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) med att göra ändringar i IMSBC koden. En korrespondensgrupp arbetar med att ta fram listor för fasta bulkklaster och utvärdera om de anses vara skadliga för den marina miljön eller inte. Resultatet av korrespondensgruppens arbete ska presenteras på nästa CCC (Carriage of Cargoes and Containers) möte, som är en ny underkommitté till IMO. Mötet äger rum i september 2014.

För mer information se:

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg genom ändringsföreskrift TSFS 2013:107.

Resolution MEPC.201(62) – det reviderade MARPOL Annex V.

Resolution MEPC.219(63) - riktlinjerna till MARPOL Annex V.