

# REACH til søs

Anne Rathmann Pedersen & Dorte Rasmussen

DHI-Institut for Vand og Miljø

Miljøstyrelsen vil, når lejligheden gives, offentliggøre rapporter og indlæg vedrørende forsknings- og udviklingsprojekter inden for miljøsektoren, finansieret af Miljøstyrelsens undersøgelsesbevilling.

Det skal bemærkes, at en sådan offentliggørelse ikke nødvendigvis betyder, at det pågældende indlæg giver udtryk for Miljøstyrelsens synspunkter.

Offentliggørelsen betyder imidlertid, at Miljøstyrelsen finder, at indholdet udgør et væsentligt indlæg i debatten omkring den danske miljøpolitik.

# Indhold

INDHOLD	3
FORORD	5
SAMMENFATNING OG KONKLUSIONER	7
SUMMARY AND CONCLUSIONS	11
1 PROJEKTINDHOLD	15
1.1 INFORMATIONSMØDE 1	16
1.2 ARBEJDSGRUPPER	16
1.3 INFORMATIONSMØDE 2	16
1.4 RAPPORTERING	17
2 RESULTATER	18
2.1 SØFARTENS ARBEJDSMILJØRÅDS VÆRKTØJER	18
2.2 INFORMATIONSSPREDNING	19
2.3 MULIGE KONSEKVENSER AF REACH FOR REDERIERNE	20
<b>2.3.1 Rederier som Downstream user</b>	<b>20</b>
<b>2.3.2 Rederier som importør</b>	<b>21</b>
<b>2.3.3 Importør af brændstof</b>	<b>22</b>
2.4 KEMIKALIEDATABASEN I REACH SAMMENHÆNG	23
<b>2.4.1 Analyse af Kemikaliedatabasen i REACH sammenhæng</b>	<b>23</b>
2.5 EKSPONERINGS- OG BRUGSSCENARIER	24
2.6 KOMMUNIKATION	26
3 ANBEFALINGER	29
3.1 ANBEFALINGER VEDRØRENDE IMPORT AF KEMISKE STOFFER	29
<b>3.1.1 Import af brændstof</b>	<b>29</b>
3.2 ANVENDELSE AF DATABASEN TIL REACH FORMÅL	30
<b>3.2.1 REACH profil</b>	<b>30</b>
<b>3.2.2 Kommunikation</b>	<b>30</b>
<b>3.2.3 Brugsscenarier</b>	<b>30</b>
4 REFERENCER	32
1 DELTAGERE	33
1.1 INFORMATIONSMØDE 1	33
1.2 INFORMATIONSMØDE 2	34
1.3 ARBEJDSGRUPPE 1	34
<b>1.3.1 Rederier</b>	<b>34</b>
<b>Scanlines A/S</b>	<b>34</b>
<b>1.3.2 Kemikalieleverandører</b>	<b>35</b>
<b>Hempel A/S</b>	<b>35</b>
<b>Statoil A/S</b>	<b>35</b>
<b>1.3.3 Rådgivere og SAMR</b>	<b>35</b>
1.4 ARBEJDSGRUPPE 2	35

1	REFERATER M.M. FRA ARBEJDSGRUPPE 1	36
1.1	MØDE D. 6. JUNI 2006	36
	HOVEDPUNKTER	36
	<b>Herunder</b>	<b>36</b>
	GENERELT	37
	REDERIER	38
	LEVERANDØRER	38
1.2	MØDE D. 10. AUGUST 2006	41
1	OVERSIGT OVER WI-GRUPPESYSTEMET	45
1	ARTIKEL TIL SØSIKKER	48
1.1	<b>KONSEKVENSER AF REACH FOR REDERIERNE</b>	50
	<i>Check produkter med potentielt godkendelsespligtige stoffer</i>	<i>53</i>
	<i>Kommunikation</i>	<i>53</i>

# Forord

Nærværende rapport sammenfatter resultaterne af projektet ”REACH til søs”, som er gennemført under Miljøstyrelsens Virksomhedsordning Emne 2.2. Substitution – Projekter om udvikling af værktøjer og implementering af den nye kemikaliepolitik. Rapporten opstiller ligeledes de anbefalinger til branchen, som er givet i projektet.

Projektet er gennemført af DHI – Institut for Vand og Miljø (DHI) i samarbejde med Søfartens Arbejdsmiljøråd (SAMR), Danmarks Rederiforening samt udvalgte rederier og leverandører af kemiske produkter til branchen.

Projektgruppen bestod af:

DHI: Anne Rathmann Pedersen, Dorte Rasmussen, Frank Stuer-Lauridsen og Peter Kortegaard  
SAMR: Jan L. Høyer

Repræsentanter fra rederierne A.P.Møller-Mærsk A/S, Dampskibsselskabet Norden A/S og Scandlines samt repræsentanter fra leverandører af kemiske produkter til branchen Hempel A/S, Statoil A/S og Gertsen & Olufsen AS medvirkede i en arbejdsgruppe under projektet.



# Sammenfatning og konklusioner

I projektet "REACH til søs" er der gennemført en række møder mellem rederier og leverandører af kemiske produkter til branchen samt konsulenter med viden om den kommende kemikalielovgivning REACH. Fælles for møderne var, at REACH stod på dagsordenen. To informationsmøder blev brugt til formidling af generel information om REACH til et bredt publikum samt af, hvordan rederibranchen bliver omfattet af REACH. I en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra udvalgte rederier og leverandører samt konsulenter fra SAMR og DHI blev krav og udfordringer til branchen diskuteret og analyseret med henblik på at vurdere behovet for værktøjer til håndtering af de givne forpligtigelser i REACH. Anvendelse af den nuværende database som værktøj i forbindelse med REACH blev vurderet i arbejdsgruppen samt i en sideløbende arbejdsgruppe bestående af SAMR og DHI.

Diskussionerne af de krav, som REACH stiller til branchen, førte frem til to områder, der blev behandlet i projektet.

- Rederierne som importør under REACH
- Udarbejdelse af standard brugsscenarier

Søfartens nuværende kemikaliedatabase anvendes af 19 rederier og er et omfattende værktøj bl.a. til udarbejdelse af arbejdspladsbrugsanvisninger (APB). Der er fra branchen et udtrykt ønske om, at samme værktøj anvendes i forbindelse med REACH. Anvendelsen af databasen som værktøj til udarbejdelse af brugsscenarier og kommunikation af brugs- og eksponeringsscenarier (ES) blev undersøgt i projektet. Det blev undersøgt, om det er muligt at anvende de oplysninger, der i dag eksisterer i databasen til udarbejdelse af generiske brugsscenarier. Resultatet viste, at langt hovedparten af de nødvendige oplysninger allerede ligger i databasen, f.eks. oplysninger om stoffets egenskaber og håndtering af stoffet, herunder værnemidler, mens information om brugen, f.eks. frekvens og varighed af brugen samt mængde sandsynligvis skal hentes andre steder. Udarbejdelse af brugsscenarierne kan ske i det nuværende system vha. en skabelon, der udfyldes med standardinformationer til beskrivelse af brugen. Det anbefales, at rederibranchen undersøger behovet for valgmuligheder til beskrivelse af rederiernes brug af kemiske stoffer og opstiller lister over dem, således at de kan bruges som baggrund til opsætningen af værktøjet til udarbejdelse af brugsscenarier. Det anbefales ligeledes, at kommunikationen omkring brugs- og eksponeringsscenarierne mellem rederier og leverandører sker via kemikaliedatabasen. Der er behov for, at de endelige eksponeringsscenarier, der kommunikerer fra leverandøren sammen med sikkerhedsdatabladet til rederiet, implementeres i en form, der kan anvendes i praksis på skibene. Det er foreslået, at dette sker via arbejdspladsbrugsanvisningerne, der tilpasses de betingelser for brug, der opstilles i eksponeringsscenariet.

Under REACH er det sandsynligt, at rederierne får status som importør, idet der ofte indkøbes varer til brug på EU-flagede skibe uden for EU.

Ved import af et kemisk stof i en mængde på eller over 1 ton om året pr. importør udløses krav om registrering af stoffet og hermed dokumentation for, hvordan stoffet kan anvendes sikkert både i forhold til sundhed og miljø. Idet branchen ikke er klar til dette arbejde og ikke besidder den nødvendige ekspertise, anbefales det i en overgangsfase, at rederierne undgår at importere kemiske stoffer. Dette kan rederier undgå ved at benytte sig af europæiske leverandører, når der er behov for køb af stoffer uden for EU.

Ved køb af varer, der er fremstillet og registreret i Europa, vil der være tale om re-import til EU. Ved indkøb af højvolumen-stoffer, hvor det ikke er muligt at benytte en europæisk leverandør, kan rederierne stille krav til leverandøren om at købet går via en europæisk agent eller distributør, der forestår de nødvendige forpligtigelser i forbindelse med import. Rederiet vil således foretage en re-import og på denne måde undgå selv at stå med registreringsforpligtigelserne.

I tilfælde af indkøb af kemiske stoffer fra lande uden for EU skal rederierne sørge for at holde regnskab med, hvilke stoffer der importeres og i hvilken mængde for at få information om, hvornår forpligtigelserne som importør indtræffer. Ofte vil de informationer, man får som køber af et kemisk stof eller produkt, ikke være tilstrækkelige til at få et fuldt overblik. Selv hvis man får et sikkerhedsdatablad, vil kun stoffer, der skal klassificeres, være opgivet, og derfor ikke oplysninger om alle stoffer, der indkøbes. Denne information kan kun fås ved henvendelse til leverandøren.

Rederiernes brug af brændstof er et eksempel på import af kemiske stoffer i store mængder. Også her kan rederierne undgå at få forpligtigelser som importør ved at benytte europæiske leverandører eller europæiske agenter. Alternativt kan den europæiske søfart i samarbejde forestå en fælles registrering af brændstof til brug for branchen. S sammensætningen af brændstof varierer stærkt, og det kan derfor blive nødvendigt at opstille en specifikation på sammensætningen og basere en registrering på dette samtidig med, at det dokumenteres, at brændstoffet holder sig inden for specifikationen.

### ***Konklusion***

Rederiernes rolle i REACH er erhvervsmæssige brugere af kemiske stoffer. Dertil er knyttet den forpligtigelse, at brugerne skal overholde de eksponeringsscenarioer, der bliver kommunikeret til dem. Brugere af kemiske stoffer har ret til at gøre deres leverandør bekendt med deres brug af stofferne, således at eksponeringsscenarioet også dækker deres brug. Det anbefales derfor, at rederierne som brugere af kemiske stoffer opstiller et værktøj til udarbejdelse af brugsscenarioer, som kan formidles til leverandøren.

Den eksisterende database og det tilhørende værktøj er et godt udgangspunkt, som på en let og simpel måde kan benyttes til at opstille brugsscenarioerne. Databasen kan ligeledes anvendes som værktøj til kommunikation af brugsscenarioerne og eksponeringsscenarioer mellem skibene, rederi, og leverandørerne.

Udover rollen som bruger af kemiske stoffer eller produkter er der sandsynlighed for, at rederierne får status som importør med de medfølgende forpligtigelser og krav. Det anbefales, at rederierne undgår at pådrage sig forpligtigelser som importør ved at tilrettelægge indkøb via europæiske



leverandører eller gennem europæiske agenter eller distributører. Ved indkøb af varer uden for EU, der allerede er registeret i EU, vil der være tale om re-import af varerne til EU, og rederierne pålægges ikke her rollen som importør.



# Summary and conclusions

During the project "REACH at Sea", a number of meetings have been held between shipping companies, suppliers of chemical products and consultants acquainted with the coming chemicals regulation REACH. REACH was on the agenda of all the meetings. Two informative meetings communicated to a large public general information about REACH and information about the effects of REACH on the shipping trade. A working group with participants from selected shipping companies and suppliers as well as consultants from SAMR and DHI discussed and analysed the requirements and challenges to the shipping trade in order to evaluate the tools required to handle the given obligations of REACH. Together with a parallel working group consisting of SAMR and DHI, the working group evaluated the use of the present database as a tool to be used in relation to REACH.

From the discussions about the requirements of REACH on the shipping trade it was concluded that the two following areas should be dealt with in the project:

The shipping companies as importers under REACH  
Elaboration of standard use scenarios.

The present chemical-database of the shipping trade is used by 19 shipping companies and the database is a comprehensive tool e.g. for preparation of work place instructions. The trade has expressed its desire to use the same tool for REACH. The project examined the use of the database as a tool for the elaboration of use scenarios and communication of use and exposure scenarios. The possibility using the information, which is already available in the present version of the database to elaborate generic use scenarios was examined. The result showed that the main part of the required information is already available in the data base e.g. information of the properties of the substance, handling of the substance, including protective equipment. Information on the use as frequency, duration and quantity will probably be available by other sources. Elaboration of use scenarios is possible in the present system using a template to be filled in with standard information describing their use. The shipping trade is recommended to examine the required options to describe the use of chemical substances and register them so that they can be used as basis for setting up the tool for the elaboration of use scenarios. It is also recommended that communication about use scenarios and exposure scenarios between the shipping companies and their suppliers effected through the chemical-database. It is essential that the final exposure scenarios, which are communicated from the supplier to the shipping company together with the safety data sheet, are implemented in a form which is practicable onboard the ships. This is proposed to be effected through the work place instructions by the adaptation of the conditions for use laid down in the exposure scenarios.

Under REACH, the shipping companies are likely to obtain status as importers, because they often purchase products outside the EU to be used onboard EU-flagged ships. Import of a chemical substance in quantities of 1

ton or more per year per importer releases a demand for registration of the substance including documentation of the safe use of the substance in relation to both health and environment. As the shipping trade is not yet ready for this work and does not have the expertise required, it is recommended during a transitional phase to abstain from importing chemical substances. Instead, the shipping companies can purchase from European suppliers when they want to purchase substances when outside the EU.

Purchase of products produced and registered in Europe is considered as re-import to the EU. When purchasing high volume substances and when it is not possible to purchase from a European supplier, the shipping companies are entitled to request the supplier to trade via a European agent or distributor, who will be in charge of the necessary obligations with respect to the import. In this way, the shipping company re-imports the products and has no obligations with respect to the registration.

When purchasing chemical substances from countries outside the EU, the shipping companies must account for which substances and quantities they import in order observe when they are imposed the obligations as importer. Very often the information available to the purchaser of a chemical substance or product is not sufficient to get the full overview of substances purchased. Even if you receive a safety data sheet, information of all substances purchased is available as only substances to be classified are mentioned in the safety data sheet. The necessary information can only be obtained by an inquiry to the supplier.

The shipping companies' use of fuel is an example of import of chemical substances in high quantities. Also in this case the shipping companies can abstain from the obligations as importer by purchasing from European suppliers or through European agents. As an alternative the European shipping trade can cooperate on a common registration of fuel to be used in the trade. As the composition of fuel varies considerably, it may be necessary to register the fuel based on a specification of the composition and also to document that the fuel composition is in accordance with the specification.

### ***Conclusions***

The role of the shipping companies in REACH is professional users of chemical substances. Their obligation is to apply conditions communicated to them in the exposure scenarios. They have the right to inform their supplier of how they use the substances, in order to get their use included in the exposure scenario. Therefore, the shipping companies are recommended to set up a tool for elaboration of use scenarios to be communicated to their suppliers.

The existing database and the related tool is a good starting point in elaborating the use scenarios in an easy and simple way. The database may as well be used as a communication tool for the use scenarios and the exposure scenarios between the ships, the shipping company and the suppliers.

Besides the role as user of chemical substances it seems probable that the shipping companies obtain status as importers with the concomitant obligations. The shipping companies are recommended to abstain from obligations as importers by purchasing from European suppliers or through European agents or distributors. Purchase of products outside the EU that

has already been registered in the EU is regarded as re-import of the products to the EU, and in case of re-import the shipping companies are not imposed the obligations of the importers.



# 1 Projektindhold

REACH er navnet for den kommende nye europæiske regulering af kemiske stoffer. Målet med REACH er at beskytte menneskers sundhed og miljøet, at bevare og forøge den europæiske industris konkurrenceevne, at hindre opsplitning af det indre marked og opnå større gennemskuelighed samt at fremme testning uden brug af forsøgsdyr. Målet skal blandt andet nås ved at få mere viden om de kemiske stoffer, der bruges i Europa. Samtidig skal anvendelser af stoffer med særligt farlige egenskaber godkendes af myndighederne. REACH står for:

- **R = registrering.** Virksomhederne skal oplyse, hvilke kemiske stoffer de fremstiller eller anvender, hvad de vil bruge stofferne til, og hvordan de vil mærke dem.
- **E = evaluering/vurdering.** Myndighederne skal vurdere oplysningerne for problematiske kemiske stoffer og for kemiske stoffer, som produceres i over 100 tons af om året.
- **A = autorisation** eller godkendelse af nærmere definerede særligt problematiske stoffer. Myndighederne skal give en tilladelse, før virksomhederne må bruge de særligt problematiske stoffer, og virksomhederne skal bevise, at det er sikkert at bruge stofferne
- **CH = Chemicals** eller kemiske stoffer.

Danske rederier kemiske stoffer i et bredt spektrum. Søfartens Arbejdsmiljøråd er søfartserhvervets egen organisation, som finansieres via årlige indbetalinger fra rederne udregnet i forhold til antallet af arbejdspladser i det enkelte skib. Rederiforeningen har 21 rederier som medlemmer, hvilket dækker 95% af den danske tonnage. SAMRs arbejde omkring sikkerhed ved anvendelsen af kemiske stoffer til søs, har blandt andet udmøntet sig i oprettelsen af Søfartens Kemikaliedatabase. Kemikaliebasen omfatter ca. 2550 kemiske produkter, som anvendes af i alt 19 rederier. Det store antal produkter i databasen afspejler, at der er tale om en branche, der anvender mange kemiske produkter til den daglige drift af mere end 600 skibe i såvel danske som internationale farvande. Et andet særkende ved branchen er, at skibene ikke er fast lokaliseret, men bevæger sig rundt på hele kloden. Her tager skibene varer ombord, der ikke nødvendigvis er registreret under den europæiske lovgivning. Det kan derfor risikeres, at branchen bliver mødt med en væsentlig arbejdsbyrde, når REACH indføres.

Projektets mål var via informationsmøder at informere om REACH og ved nedsættelse af to arbejdsgrupper at afklare, hvilke krav og udfordringer rederibranchen vil blive stillet over for. Formålet var yderligere at kortlægge, hvilke værktøjer branchen har behov for til den praktiske implementering af REACH samt at vurdere mulighederne for at anvende den eksisterende kemikaliedatabase som værktøj.

I projektet blev der gennemført 4 delaktiviteter:

- 1) Informationsmøde 1: "REACH går ombord"

- 2) Arbejdsgrupper til afklaring af udfordringer for branchen, behov for værktøjer og muligheder for at udbygge det eksisterende værktøj
- 3) Informationsmøde 2: "REACH står til søs"
- 4) Rapportering.

Nedenfor er kort gennemgået indholdet af de fire aktiviteter.

### 1.1 Informationsmøde 1

Formålet med det første informationsmøde var dels at informere rederier og leverandører generelt om REACH og hvilke konsekvenser REACH har på søfarten, dels at informere om projektet. Informationsmødet blev også brugt til at etablere Arbejdsgruppe 1 (se neden for) og til at starte en dialog mellem rederier og leverandører.

På mødet deltog repræsentanter fra rederier og leverandører af kemiske stoffer og produkter til branchen. I bilag A er vist en oversigt over deltagere ved informationsmødet.

### 1.2 Arbejdsgrupper

Arbejdsgruppe 1 var sammensat af rådgivere fra DHI og Søfartens Arbejds miljøråd samt af repræsentanter fra rederierne: A.P.Møller-Mærsk A/S, Dampskibsselskabet Norden A/S og Scandlines, mens leverandører af kemiske produkter til branchen var repræsenteret ved Hempel A/S, Statoil A/S samt Gertsen & Olufsen AS.

Arbejdsgruppe 2 bestod af rådgivere fra DHI og en repræsentant fra Søfartens Arbejds miljøråd.

I bilag A er der vist en oversigt over repræsentanterne i de to arbejdsgrupper.

Der blev holdt to møder i Arbejdsgruppe 1. Indhold og resultater af møderne er vist i bilag B, som indeholder overheads samt referater fra møderne. Forud for første møde i Arbejdsgruppe 1 blev der udarbejdet et oplæg, som er vedlagt bilag B.

Der blev holdt et møde i Arbejdsgruppe 2 samt løbende kontakt via telefon og mail. På mødet blev indhold og muligheder i databasen diskuteret.

### 1.3 Informationsmøde 2

Formålet med andet informationsmøde var at præsentere resultaterne af projektet med oversigt over, hvilke konsekvenser REACH kan få for rederierne.

I bilag A kan ses en oversigt over deltagere ved Informationsmøde 2.



#### 1.4 Rapportering

Projektets resultater er beskrevet i nærværende rapport. På baggrund af denne rapport er der udarbejdet et udkast til en artikel til Søfartens Arbejdsmiljøråds tidsskrift "SøSikker", som er vedlagt i udkast i bilag D.

## 2 Resultater

Projektets resultater er opnået på tværs af de fire aktiviteter, og derfor er de gennemgået med udgangspunkt i de emner, der har været behandlet i projektet. Gennemgangen indledes dog med en kort introduktion til Søfartens Arbejdsmiljøråds værktøjer.

### 2.1 Søfartens Arbejdsmiljøråds værktøjer

Søfartens Kemikaliedatabase er en database for de produkter, som danske rederier anvender om bord på skibene. Der er adgang til databasen via internettet.

Det primære formål med Kemikaliedatabasen er, at skibene kan udarbejde arbejdspladsbrugsanvisninger (APB) for de kemiske stoffer og produkter, der aktuelt anvendes på skibet. Skibene vil således få en kopi af Kemikaliedatabasen samt programmet til udarbejdelsen af APB-erne. Dette programmet benævnes herefter med "Arbejdsmiljø til Søs".

Der er adgang til Kemikaliedatabasen for både leverandører og de rederier, der har tilmeldt sig databasen. Rederierne kan til- og afmelde produkter til Kemikaliedatabasen og leverandørerne kan indsende rettelser samt vedhæfte elektroniske sikkerhedsdatablade til egne produkter.

Produkterne i Kemikaliedatabasen er inddelt i tre kategorier:

1. Godkendte produkter,
2. Produkter under redigering,
3. Udgåede Produkter.

Produktoplysninger, som ligger tilgængelige for alle brugere er:

- internt produktnummer,
- produktnavn,
- producent/leverandør,
- kodenummer
- elektronisk SDS (hvis leverandøren har leveret den),
- samt et WI nummer. WI nummeret er en måde at inddele produkterne efter både anvendelse og kodenummer for de produkttyper, hvor kodenummersystemet anvendes. En liste over anvendte kode- og WI-numre er angivet i bilag C.

I den nuværende version af Kemikaliedatabasen på nettet er der ingen oplysninger om indhold af enkeltstoffer. Den næste version, som forventes frigivet i meget nær fremtid, vil indeholde oplysninger om indholdsstoffer jf. de oplysninger, der opgives under pkt. 2 i sikkerhedsdatabladet. Analysen af Kemikaliedatabasen i REACH sammenhæng blev foretaget for den fremtidige version af databasen.

## 2.2 Informationsspredning

Ved de to informationsmøder, der blev holdt i projektet, var der i alt repræsenteret 14 rederier og 4 leverandører.

På Informationsmøde 1 "REACH går ombord" blev projektet "REACH til søs" præsenteret, herunder formål, indhold i projektet samt forventede resultater. REACH blev gennemgået i hovedtræk med fokus på downstream user situationen (se 2.3.1) og mulige konsekvenser af REACH for rederierne. En case til beskrivelse af krav til rederierne som brugere af kemiske stoffer og produkter blev gennemgået. Den valgte case blev brugt til at beskrive den nødvendige kommunikation mellem rederier og leverandører, og der blev givet eksempel på anvendelse af kemikaliedatabasen som REACH værktøj.

På mødet var der generel interesse for at benytte Søfartens kemikaliedatabase til håndtering af REACH kravene til rederierne som brugere af kemiske stoffer og produkter. Der blev stillet spørgsmål omkring arbejdspladsbrugsanvisningernes rolle i forhold til eksponeringsscenarierne, og om der stadig vil stilles krav om dem efter REACH<sup>1</sup>. Samtidig blev der vist interesse for, om leverandørerne ville opfylde de krav REACH stiller til dem, og for hvordan de ville gøre det. Leverandørerne oplyste, at de var i en forberedelsesfase til REACH, og at det også for dem var en udviklingsfase, hvor resultatet ikke var kendt endnu.

På Informationsmøde 2 "REACH står til søs" blev resultaterne af projektet præsenteret, herunder hvad det betyder for rederierne at være importører af kemiske stoffer og produkter under REACH, mulighed for anvendelse af kemikaliedatabasen til udarbejdelse af generiske brugsscenarier og mulighed for at anvende databasen som kommunikationsværktøj. Anbefalingerne fremsat på baggrund af resultatet af projektet blev præsenteret og debatteret.

På Informationsmøde 2 præsenterede Tage Ib Nielsen, APM som repræsentant fra rederierne konsekvenser af REACH for rederierne på kort og på lang sigt. Han fremhævede bl.a. det tætte samarbejde mellem leverandører af kemiske stoffer og produkter og rederierne som slutbrugere, som REACH lægger op til. Som repræsentant fra leverandørerne præsenterede Claus Ankjærgaard Hempels forberedelse til REACH, som for dem var som en stor elefant, der skulle fortæres i mindre bidder. Placeret midt i varekæden har Hempel mange aktiviteter i gang både op og ned i varekæden. Hempel har valgt i første omgang at fokusere forberedelsen på stoffer og produkter, de importerer fra ikke EU-lande. Senere vil Hempel rette forberedelsen mod brugerne.

Punkter, der blev taget op og diskuteret ved mødet, var bl.a. problemstillinger omkring brændstof, som ikke for tiden bliver registreret i kemikaliedatabasen, og identiteten af stoffer heri. Det blev foreslået, at der registreres et udvalg af de mest anvendte fuel-typer i kemikaliedatabasen. Det blev kort diskuteret at eksponeringsscenarierne ikke direkte indeholder krav til indretning af arbejdspladsen, som der kan stilles krav til under lovgivningen omkring arbejde med kemiske agenser (Bekendtgørelse 292 af 26. april 2001).

---

<sup>1</sup> Der vil stadig være krav om arbejdspladsbrugsanvisninger efter REACH er trådt i kraft.

Rederierne udtrykte ønske om, at leverandørerne skulle overvåge rederiernes import ud fra deres kendskab til præcist indhold og CAS numre på de kemiske stoffer, som sælges. Problemet kan være, at den umiddelbare leverandør ofte ikke kender sammensætningen af de produkter, han leverer. Samtidig kan rederierne have flere leverandører af samme kemiske stof.

Vedrørende rederiernes mulige rolle som importør blev der spurgt, hvordan det forholder sig under REACH, hvis et skib under dansk flag sejler på værft udenfor EU og bliver malet. Er der så krav om, at malingen skal registreres under REACH? Problemstillingen var ikke umiddelbart til at svare på.

Der blev udtrykt ønsker om at synliggøre produkter med indhold af særligt farlige stoffer i kemikaliedatabasen med henblik på at undersøge konsekvenserne af REACH, f.eks. substitution el. planlægning af risiko minimering.

En kortfattet præsentation af resultater og anbefalinger samt et link til rapporten vil desuden være tilgængelige fra Søfartens Arbejdsmiljøråds hjemmeside ([www.seahealth.dk](http://www.seahealth.dk)).

På baggrund af resultaterne og anbefalingerne givet i projektet er der udarbejdet et udkast til en artikel til Søfartens Arbejdsmiljøråds blad "SøSikker". Denne er vedlagt i udkast i bilag D.

Udover informationsspredningen, nævnt ovenfor, blev projektet "REACH til søs" præsenteret ved konference om Maritim Sikkerhed, Sundhed og Miljø, 24-25. august 2006 på Hotel Nyborg Strand.

### 2.3 Mulige konsekvenser af REACH for rederierne

Rederiernes rolle under REACH er primært brugere af kemiske stoffer og produkter, såkaldte downstream users. Rederierne har også i særlige tilfælde rollen som importør af kemiske stoffer eller produkter til EU.

#### 2.3.1 Rederier som Downstream user

Søfartens rolle under REACH er bruger af kemiske stoffer i erhvervsmæssig sammenhæng – en såkaldt Downstream user. Søfarten videregiver ikke de kemiske stoffer og er derfor sidste led i varekæden inden en egentlig bortskaffelsesfase. Som bruger af kemiske stoffer og produkter under REACH er rederiernes forpligtigelser at overholde eksponeringsscenarier, der bliver kommunikeret via sikkerhedsdatabladene. Samtidig har rederierne ret til at gøre leverandøren bekendt med deres brug af stofferne, således at det eksponeringsscenarium, der skal udarbejdes for stoffet og kommunikeres videre, også dækker rederiernes brug. Hvis brugen ikke er dækket i et eksponeringsscenarium, der er kommunikeret til rederierne, eller brugen af stoffet er uden for de betingelser, der er beskrevet heri, skal rederierne selv foretage en kemisk sikkerhedsvurdering for rederiernes eget brug samt stoffets brug længere nede i varekæden inklusive bortskaffelsen.

### 2.3.2 Rederier som importør

Idet skibene ikke er fast lokaliseret men sejler rundt mellem de forskellige lande og kontinenter, indkøbes der ofte varer til brug på skibene uden for EU. Ved køb uden for EU af stoffer, der ikke er registreret under europæisk lovgivning, kan rederierne i REACH-sammenhæng få status som importør.

Import af varer fra ikke-EU lande sker, når varerne fysisk flyttes over grænsen til EU, mens importøren er den, som ejer stoffet, når varerne flyttes over grænsen.

Der ses her bort fra stoffer, der er under transport, det vil sige stoffer, der transporteres som last, idet disse er fritaget fra REACH forordningen.

Skibe under dansk flag betragtes som dansk territorium, uanset hvor skibene befinder sig. Arbejdet med kemiske stoffer skal derfor opfylde dansk lovgivning samt de regler for arbejde med kemiske stoffer, som vedtages af Søfartsstyrelsen. Når varer, der skal anvendes om bord, tages om bord i et skib under dansk flag fra ikke-EU lande, bliver leveringen betragtet som en import til EU. Hvis varerne kommer fra EU og evt. allerede er registreret i EU, vil der være tale om en re-import til EU.

Ved import til EU af et kemisk stof i en mængde på et ton eller mere pr. år (over et kalenderår) er importørens forpligtigelse under REACH at foretage registrering af det kemiske stof og at levere nødvendig dokumentation for sikker brug af stoffet. Registrering af stoffer kan udløse krav om udarbejdelse af kemikaliesikkerhedsrapport og udarbejdelse af eksponeringsscenarier (tonnage over 10 tons/år for stoffer, der er klassificeringspligtige). Ved import af godkendelsespligtige stoffer<sup>2</sup> er det importørens forpligtigelse at søge om godkendelse til alle brug af stoffet, som importøren vælger at støtte. Her er der ingen tonnagegrænse, så ved import af selv små mængder godkendelsespligtige stoffer, skal der søges om godkendelse til brugen af disse stoffer.

Hvis rederierne tager varer ombord fra ikke-EU lande, er det nødvendigt at føre en oversigt over importerede stoffer og mængder på enkeltstofniveau for at vide, hvornår grænsen for registrering på 1 ton om året nærmer sig. Dette betyder, at rederierne skal have de præcise sammensætninger af produkter, som indkøbes. I de fleste tilfælde vil et sikkerhedsdatablad ikke være tilstrækkeligt, idet oplysninger her ikke er præcise nok, og i de fleste tilfælde er det kun stoffer, der er klassificeret, som er angivet. Den fulde information kan kun fås ved henvendelse til leverandøren. For at få kendskab til import af godkendelsespligtige stoffer skal det undersøges om, de importerede stoffer optræder på listen over godkendelsespligtige stoffer. Denne liste forventes at blive offentliggjort to år efter REACH er trådt i kraft og vil løbende blive opdateret.

Importtonnagen er den samlede mængde af et kemisk stof, som importeres pr. importør regnet som juridisk enhed. Ifølge Søfartsstyrelsen er det rederiet

---

<sup>2</sup> Godkendelsespligtige stoffer vil på et senere tidspunkt fremgå af Bilag IV i REACH (Fælles Holdning af 12. juni 2006). Stofgruppen udgøres især af en række miljø- og sundhedsskadelige stoffer f.eks. kræftfremkaldende, mutagene, reproduktionstoksiske, hormonforstyrrende stoffer og stoffer, der kan have langtidseffekter i miljøet.

og ikke hvert enkelt skib, der er den juridiske enhed. Ordlyden ”rederen eller i hans sted skibsføreren” anvendes juridisk. I Lov om sikkerhed til søs står, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde forpligtigelser, der påhviler denne. Ifølge Søfartsstyrelsen tolkes dette som, at det er rederiet, der er den juridiske enhed.

#### ***Hvornår er et rederi importør under REACH?***

Når varer, der er produceret udenfor EU, tages om bord i et skib under dansk flag, er der tale om import til EU, og rederen får status som importør.
--

#### ***Hvornår har man registreringsforpligtigelser som importør under REACH?***

Når et kemisk stof importeres fra et ikke-EU land i en mængde på et ton eller mere pr. kalenderår.
--

#### ***Hvornår har man pligt til at søge om godkendelse som importør under REACH?***

Ved import fra et ikke-EU land af et kemisk stof, der optræder på listen over godkendelsespligtige stoffer.
---

### **2.3.3 Importør af brændstof**

Under diskussionen af rederier som importør blev der på informationsmødet stillet spørgsmål ved, om rederierne kommer til at stå som importør, når de bunkrer brændstof til eget forbrug i havne uden for EU. Rederierne situation er, at de bunkrer brændstof til skibet flere steder rundt omkring i verden - det drejer sig om mange tons og brændstoffet kan have forskellige sammensætninger.

Under REACH er brændstof undtaget fra godkendelsesordningen, men der er krav om, at stofferne i brændstof registreres.

På baggrund af Søfartsstyrelsens tolkning af, hvornår rederierne er importør, vil rederier få status som importør af brændstof og forpligtigelserne tilfalder hermed rederierne, hvis tonnagen på 1 ton per år af stofferne i brændstoffet overskrides. Idet det må forventes, at det er store mængder, der bunkres, kan det blive aktuelt at rederierne får forpligtigelse til at registrere stofferne i brændstoffet.

I dag bliver der taget højde for variationen i brændstofsammensætningen ved, at der udarbejdes et generisk sikkerhedsdatablad med specifikation på, hvad brændstoffet må indeholde. Målinger ud fra ISO standarder sikrer, at brændstoffet ligger inden for sikkerhedsdatabladet.

Rederiforeningen har sendt spørgsmål omkring denne problemstilling til EU-kommissionen og venter svar. Nedenstående muligheder er baseret på Miljøstyrelsens svar på, hvilke muligheder rederierne har som importør af brændstof.

### ***Hvilke muligheder har rederierne som importør af brændstof?***

Idet det er registranterne selv, der definerer deres stof, er det muligt at lave en generisk registrering svarende til de generiske sikkerhedsdatablade, så længe man kan godtgøre, at faren ved stoffet er tilstrækkeligt beskrevet og risikoen er tilstrækkelig kontrolleret. Der er altså ikke krav om, at man registrerer enkeltkomponenterne i brændstoffet, hvis man kan godtgøre, at brændstoffets sammensætning ligger indenfor et bestemt interval. Endvidere er det tilladt at udføre kemikaliesikkerhedsrapporter for grupper af stoffer.

Der vil være mulighed for, at rederierne kan danne et konsortium til fælles og generisk registrering af brændstof.

Der kan være muligheder for at fravige datakravene med henvisning til lav eksponering, da hovedparten af stoffet brændes af. Dog skal der her tages forbehold for eksponering af sømændene f.eks. ved bunkring og eksponering til miljøet ved udslip fra tanke til miljøet.

## 2.4 Kemikaliedatabasen i REACH sammenhæng

### 2.4.1 Analyse af Kemikaliedatabasen i REACH sammenhæng

For et udpluk af databasens produkter<sup>3</sup>, blev der foretaget en gennemgang af databasens stofoplysninger for at vurdere muligheden for at udpege de produkter, der

- indeholder stoffer, som er klassificeret i henhold til Miljøstyrelsens regler, og derfor kræver et eksponeringsscenario over en vis tonnage (10 tons/år/registrant)
- indeholder CMR<sub>1,2</sub>-stoffer<sup>4</sup> (identificeret ved R-sætningerne: R45, R49, R46, R60, R61)
- indeholder potentielle PBT<sup>5</sup> og vPvB-stoffer<sup>6</sup> og/eller hormonforstyrrende stoffer. Til identifikation af PBT-stoffer blev R50/53-sætningen anvendt som kriterium, samt en liste over de stoffer, som er under vurdering for eventuelle PBT/vPvB-egenskaber (<http://ecb.jrc.it>). Til identifikation af potentielle eller anerkendte hormonforstyrrende stoffer anvendtes den liste af stoffer, som har dannet udgangspunkt for et igangværende og et tidligere EU-projekt omkring vurdering af stoffer, som er under mistanke eller er anerkendt som hormonforstyrrende (Petersen et al., 2006)
- indeholder stoffer, som er i risiko for at blive udfaset (lav produktions-volumen stoffer). Her blev det antaget, at primært de stoffer, som hverken er registreret som HPVC-stoffer (tonnage > 1000 tonnes/år) eller LPVC-stoffer (tonnage: 10-1000 tonnes), er i fare for at blive udfaset på grund af, at registreringsomkostningerne ikke kan

<sup>3</sup> fundet ved at tage de produkter i databasen, hvor indholdsstofferne på udvalgstidspunktet var blevet specificeret i databasen

<sup>4</sup> CMR<sub>1,2</sub>-stoffer er stoffer, der er klassificeret som kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske i kategori 1 eller 2.

<sup>5</sup> PBT er stoffer, der er persistente (langsomt nedbrydelige), bioakkumulerbare (kan ophobes i biologisk materiale) og toksiske i vandmiljøet

<sup>6</sup> vPvB er stoffer, der er meget persistente og bioakkumulerbare i særlig grad

dækkes af indtjeningen for stoffet. Den liste, der herved fremkommer, må betragtes som et konservativt estimat, da listen også kan omfatte stoffer med en tonnage under 1 ton/år/registrant, som ikke umiddelbart skal registreres.

ECB's liste over HPVC- og LPVC-stoffer (<http://ecb.jrc.it/esis/>) blev anvendt ved disse vurderinger.

- indeholder stoffer, som sandsynligvis skal registreres i første eller anden fase af REACH (HPVC-stoffer, CMR-stoffer, R50/53-stoffer).

Følgende stofgrupper er ikke inkluderet i analysen: pesticider, biocider, polymerer (detergenter blev i denne sammenhæng ikke betragtet som polymerer).

En oversigt over resultaterne af denne analyse kan ses i nedenstående tabel. Det fremgår heraf, at en lang række af de produkter, som rederierne anvender, vil kræve et eksponeringsscenario, ligesom en del produkter indeholder potentielt godkendelsespligtige stoffer. Derudover er der en række produkter, som indeholder stoffer med en lav tonnage (< 1 ton) og derfor muligvis ikke vil blive registreringspligtige.

Konklusionen er, at Kemikaliedatabasen indeholder mange værdifulde oplysninger til en REACH-analyse og kortlægning af produktsortimentet.

REACH analyse af produkter i Kemikaliedatabasen

Antal produkter analyseret: 737						
Heraf produkter med krav om eksponeringsscenario: 660						
Heraf produkter, som indeholder mindst et potentielt godkendelsespligtigt stof: 283						
Heraf produkter med mindst et HPVC stof: 649						
Heraf produkter med mindst et LPVC stof: 134						
	I alt	HPVC	LPVC	UC	Krav om ES	Pot. Godkendelsespligtigt
Antal forskellige stoffer	522	213	51	258	> 233	64
Gnm. Antal stoffer per produkter	3,3	2,4	0,2		2,4	0,6

## 2.5 Eksponerings- og brugsscenarier

Eksponeringsscenarier (ES) for alle identificerede anvendelser skal udarbejdes for et farligt stof ved en tonnage over 10 tons/år/registrant. Ved et farligt stof forstås i denne sammenhæng et stof, der skal klassificeres efter reglerne i bekendtgørelsen om klassificering, mærkning og emballering eller opfylder kriterierne for at være et PBT eller vPvB stof. Et eksponeringsscenario er en beskrivelse af, hvorledes et kemisk stof kan anvendes sikkert inklusive en beskrivelse af de nødvendige risikoreducerende tiltag (f.eks. handsker, udsugning, briller).



For at en registrant kan udarbejde et eksponeringsscenario er det nødvendigt at kende til, hvorledes stoffet anvendes, f.eks. noget omkring mængder, frekvens. Formidling af denne anvendelse fra brugeren af stoffet til registranten kan foretages ved brug af et mere eller mindre enkelt brugsscenario.

På det første møde i Arbejdsgruppe 1 blev der vist interesse for at undersøge mulighederne for at udarbejde generiske brugsscenarier ved hjælp af Kemikaliedatabasen og anvende Kemikaliedatabasen som kommunikationsværktøj. Brugsscenarierne skal således i REACH udarbejdes af brugeren og kommunikeres opad i forsyningskæden, så registranten kan udarbejde et eksponeringsscenario, der omfatter det pågældende brug.

Der blev fremsat følgende forslag:

- Brugsscenario skal medtages i Kemikaliedatabasen i en simpel form
- Oprettelsen af brugsscenarier kan ske i et fælles format med checkboxe/drop-down lister
- Kommunikation sker via en portal i Kemikaliedatabasen
- Opstilling af en række parametre – rederierne krydser af – leverandører udarbejder og opdaterer databasen (med sikkerhedsdatablad inkl. eksponeringsscenario (ES)).

Muligheden for at opsætte en generisk skabelon og heri beskrive brugen/-brugsscenariet på baggrund af foreliggende oplysninger blev undersøgt i et par udvalgte eksempler (cases). Undersøgelsen havde også det formål at analysere, hvorvidt de nødvendige informationer allerede er tilgængelige i Kemikaliedatabasen og "Arbejds miljø til Søs".

Til undersøgelsen blev der udvalgt i alt syv produkter repræsenterende leverandører og rederier, der var med i arbejdsgruppen. Sikkerhedsdatablade (SDS), produktdatablade (PDS), og arbejdspladsbrugsanvisninger (APB) blev indsamlet. Mht. beskrivelse af brugen af de udvalgte produkter blev der stillet supplerende spørgsmål til rederierne af DHI.

Datagrundlaget, som blev leveret fra rederierne til DHI, blev systematisk gennemgået efter nedenstående skabelon, hvori der er angivet eksempel på oplysninger samt hvor data primært blev fundet i det foreliggende materiale.

Skabelon til udarbejdelse af brugsscenario

Krævede data	Eksempel	Hvor findes data nu
Produkt navn	Amerox Acetylene	SDS, APB, PDS
Produkt ID	Reg. nr.	SDS
Tilstandsform	Gas	SDS, PDS
Produktgruppe	Trykflaske	SDS, APB, PDS
Hvem	Smed	Supplerende spørgsmål
Hvor	Alle områder	Supplerende spørgsmål
Aktiviteter der er dækket:	Svejsning og skæring	Supplerende spørgsmål
Mængde per brug	Afhængig af opgaven	Supplerende spørgsmål

Frekvens	1-2 gange om ugen Hver dag En gang om dagen	Supplerende spørgsmål
Varighed	5 minutter 1 time/dag	Supplerende spørgsmål
Spildevand	Opsamling Udledning til hav Behandling inden udledning	SDS pkt. 13, APB
Affald	Farligt affald	SDS pkt. 13, APB
Anbefalede risikobegrænsende foranstaltninger	Egnet åndedrætsværn Beskyttelsesbriller Beskyttelseshandsker	SDS pkt. 8, APB

Resultatet viste, at de oplysninger, der skal bruges til opsætning af et brugs-scenarium kan findes i sikkerhedsdatabladet for: Generelle produktoplysninger, værnemidler og affaldshåndtering, mens oplysninger om selve brugen f.eks. varighed og frekvens var oplysninger, som primært blev indhentet ved de supplerende spørgsmål. Det vil sige, at de tilgængelige SDS i alle tilfælde ikke er tilstrækkelige som grundlag for opstilling af brugsscenarier.

Der var i arbejdsgruppen enighed om at tage udgangspunkt i de produktgrupper, der i dag eksisterer i Kemikaliedatabasen f.eks. trykflasker, smøreolier, hydraulikolie m.m. til gruppering af brugsscenarierne.

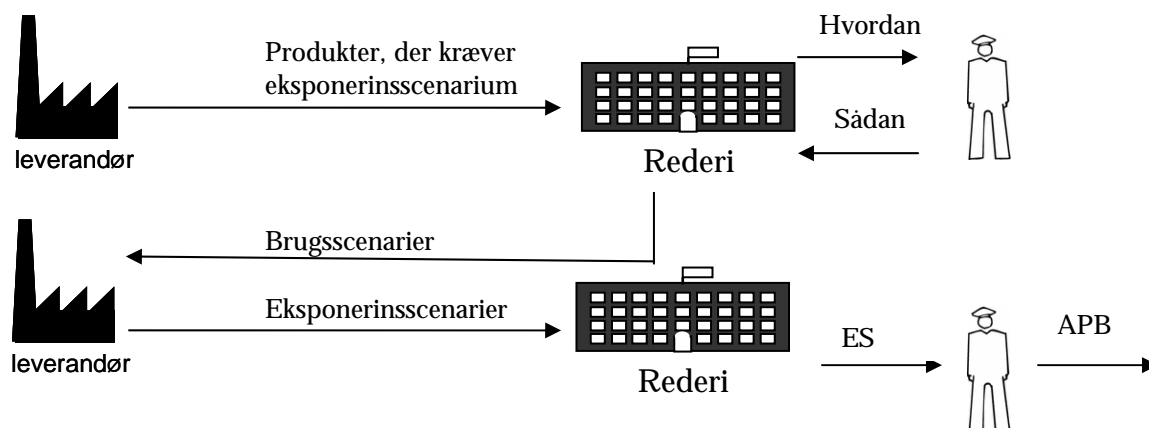
Selve brugen, som brugsscenariet skal udarbejdes for, beskrives som en aktivitet, f.eks. svejsning, tilsætning i kølesystem. Når et produkt oprettes i Kemikaliedatabasen lægges en kort beskrivelse af brugen ind under fanebladet "Produktanvendelse". Det foreslås, at denne beskrivelse bruges til at identificere og beskrive mulige aktiviteter.

Oprettelsen af brugsscenarier kan ske efter ovenstående skabelon, hvori der kan lægges checkbokse eller drop-down lister med valgmuligheder, der beskriver de enkelte punkter i brugsscenariet. Forud for det, er det nødvendigt at lave en analyse af hvilke valgmuligheder, der som minimum skal lægges ind.

## 2.6 Kommunikation

Det er nødvendigt at kommunikere brugsscenarier, eksponeringsscenarier samt APB'er mellem de forskellige aktører: leverandør, rederi, sikkerhedsansvarlige om bord på skibet, og de personer, der rent faktisk arbejder med det kemiske stof eller produkt.

En mulig REACH kommunikationsvej mellem rederier, skibe og leverandører er vist nedenfor.



Brugsscenarierne vil i de tilfælde, hvor de råvarer, som indgår i produktet, ikke er importeret fra et land udenfor EU, blive kommunikeret videre op i forsyningskæden til den registreringspligtige, d.v.s. stofproducenten eller stofimportøren.

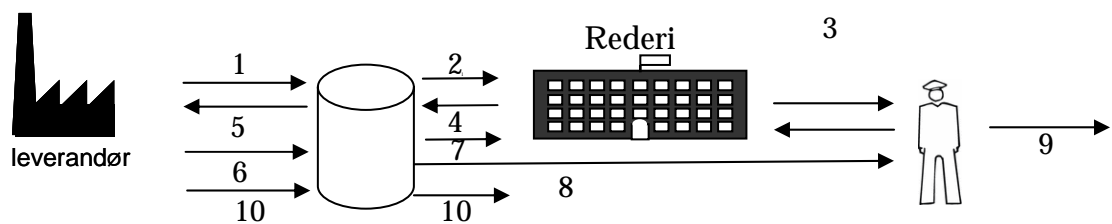
Leverandøren oplyser rederierne om, hvilke produkter, der kræver et eksponerings-scenarium. Rederierne forespørger de skibe, der anvender de enkelte produkter, om den praktiske anvendelse – eventuelt i et skemaformat (udfyldt brugsscenarium). Den sikkerhedsansvarlige om bord på skibet sørger for at melde tilbage til rederiet, der sørger for den videre formidling af brugsscenarierne til leverandøren. Leverandøren udarbejder - på basis af brugsscenarierne - de nødvendige eksponerings-scenarier for de enkelte produkter (hvis muligt), og melder disse tilbage som bilag til SDS'erne til rederierne, der igen melder disse videre til de sikkerhedsansvarlige på skibene. Den sikkerhedsansvarlige sørger for, at betingelserne for sikker anvendelse, som er beskrevet i ES, via APB formidles ud til de personer, der rent faktisk arbejder med det kemiske stof eller produkt.

Det er vurderet, at Kemikaliedatabasen samt "Arbejds miljø til Sø", som er det værktøj, som skibene anvender ombord, ved få tilpasninger, kan forestå en stor del af den nødvendige kommunikation – se nedenstående figur.

Kommunikationen omkring brugsscenarier kan ske i en kommunikationsplatform under Kemikaliedatabasen:

- 1) I Kemikaliedatabasen afmærker leverandøren de produkter, der kræver et eksponerings-scenarium. Når et produkt har fået mærkning om, at der kræves et eksponerings-scenarium, sender Kemikaliedatabasen en e-mail til den ansvarlige i rederiet med angivelse af, at produktet kræver et brugsscenarium. I samme mail er vedhæftet et udfyldt brugsscenarium (måske flere, hvis der er flere brugsmuligheder), som er valgt ud fra produktkategorien og som er hentet fra Kemikaliedatabasen.
- 2) Rederiet sender de (t) udfyldte brugsscenarium (ier) ud til den sikkerhedsansvarlige på de skibe, som bruger produktet.
- 3) Den sikkerhedsansvarlige sender udfyldt(e) brugsscenarium (ier) tilbage til rederiet.
- 4) Rederiet lægger brugsscenariet (rne) ind i Kemikaliedatabasen
- 5) Leverandøren trækker brugsscenariet (rne) ud af Kemikaliedatabasen

- 6) Leverandøren udarbejder eksponeringsscenarium(ier), som lægges ind i Kemikaliedatabasen som en del af sikkerhedsdatabladet.
- 7) Rederiet godkender produktet til brug på skibene.
- 8) SDS og de(t) vedhæftede eksponeringsscenario(ier) samt de øvrige produktoplysninger i Kemikaliedatabasen kopieres på en CD, som sendes ud til skibene.
- 9) Den sikkerhedsansvarlige på skibene udarbejder - som nu - en APB ved brug af "Arbejds miljø til Søs", hvor betingelserne i eksponeringsscenarioet også er indarbejdet (kræver tilpasning af "Arbejds miljø til Søs")
- 10) Leverandøren opdaterer løbende Kemikaliedatabasen, med oplysninger om hvorvidt produktet overholder REACH-kravene. Ved ændringer i REACH status på produktet (overholder/overholder ikke kravene) sender Kemikaliedatabasen samtidigt en e-mail til rederiet, som løbende skal forholde sig til, om produktet kan godkendes til brug på skibene.



## 3 anbefalinger

På baggrund af møderne i arbejdsgrupperne og behandlingen af de problemstillinger der her blev bragt op, er der fremsat en række anbefalinger til rederierne samt anbefalinger til det videre arbejde med REACH.

Anbefalingerne er udarbejdet, så de kan anvendes i en evt. nærmere beskrivelse af et projekt til den konkrete udvikling af værktøjer, der skal lette branchens arbejde med implementering af REACH.

### 3.1 Anbefalinger vedrørende import af kemiske stoffer

Der vurderes, at branchen ikke er klar og heller ikke har den nødvendige ekspertise til at foretage registrering m.v. af kemiske stoffer, som de importerer fra lande uden for EU. Det tilrådes derfor, at rederierne undgår at få forpligtigelser som importør under REACH.

De tiltag som rederierne kan gøre for at undgå importør status er følgende:

- 1) Undgå at indkøbe varer udenfor EU. Rederierne kan helt undlade at indkøbe og tage vare ombord, mens de er udenfor EU med ganske få undtagelser herunder brændstof.
- 2) Benyt europæiske leverandører. Rederierne kan undgå import ved at benytte sig af europæiske leverandører, når der er behov for køb af stoffer uden for EU. Denne mulighed sigter især på de europæiske leverandører, de i forvejen benytter sig af, og i særdeleshed når der er tale om høje volumener. Ved køb af varer, der er fremstillet **og** registreret i Europa, vil der være tale om re-import til EU. Rederiernes rolle under REACH i tilfælde af re-import vil være bruger af kemiske stoffer og produkter og ikke importør.
- 3) Stil krav til leverandøren. Ved indkøb af højvolumen-stoffer, hvor det ikke er muligt at benytte en europæisk leverandør, kan rederierne stille krav til leverandøren om, at købet går via en europæisk agent, der forestår de nødvendige forpligtigelser i forbindelse med import. Rederiet vil således foretage en re-import og på denne måde undgå selv at stå med registreringsforpligtigelserne.

#### 3.1.1 Import af brændstof

Rederiernes brug af brændstof er et eksempel på import af kemiske stoffer i store mængder. Samtidig er der tale om en blanding bestående af flere stoffer.

Ved import af brændstof anbefales det ligeledes, at rederierne undgår at få forpligtigelser som importør ved at benytte europæiske leverandører eller købe brændstoffet gennem europæiske agenter eller distributører.

Alternativt kan det anbefales, at rederierne går sammen og danner et konsortium med det formål at udarbejde en fælles og generisk registrering eller alternativt lader den europæiske søfart evt. i samarbejde med rederierne

forestå en fælles registrering af brændstof til brug for branchen. I det sammensætningen af brændstof varierer stærkt og det kan derfor blive nødvendigt at opstille en specifikation på sammensætningen og basere en registrering på dette, samtidig med at det dokumenteres, at brændstoffet holde sig inden for specifikationen.

Samtidig skal det undersøges, hvorvidt en eksponeringsbaseret fravigelse kan benyttes ved registreringen. Fordelen ved at registrere under fravigelsesbetingelserne er, at kravet om risikovurdering af brugen bortfalder.

## 3.2 Anvendelse af databasen til REACH formål

### 3.2.1 REACH profil

Resultaterne af REACH-analysen (2.4.1) blev fremvist og diskuteret ved det første Arbejdsgruppemøde. Tilbage meldingen var, at for det enkelte rederi havde det ikke en større interesse at få kortlagt konsekvenserne af REACH for deres produkter. Rederierne har en forventning om, at deres leverandører vil være i stand til at tilpasse sig og deres produkter i takt med, at REACH træder i kraft. Rederierne har et enkelt ønske om at vide, hvorvidt produktet overholder REACH-kravene eller ej.

Omvendt kan det siges, at leverandører kan have en interesse i en sådan analyse, da det har betydning for planlægningen af deres fremtidige registrerings- og udviklingsarbejde. Der er imidlertid intet ønske om at tilpasse Kemikaliedatabasen til dette formål.

### 3.2.2 Kommunikation

Kemikaliedatabasen skal udbygges, således af det er muligt for leverandører løbende at opdatere produkternes REACH status (overholder de lovgivningen ja/nej). Faciliteter, så rederier og leverandør orienteres – f.eks. ved e-mail - hver gang der sker væsentlige ændringer i produktoplysningerne i Kemikaliedatabasen, bør overvejes.

Derudover anbefales det, at de eksisterende værktøjer tilpasses, således at de for en væsentlig del kan forestå den nødvendige REACH kommunikation mellem leverandører, rederier og skibe og de folk, der anvender stofferne og/eller produkterne på skibene.

### 3.2.3 Brugsscenarier

Et væsentligt element er kommunikationen af brugsscenarier. En tilpasning af værktøjerne til at kunne håndtere dette på en funktionel måde kræver i første omgang et kortlægningsarbejde over, hvordan de kemiske stoffer anvendes i dag. Disse anvendelser skal efterfølgende reduceres til et passende og begrænset antal brugskategorier. Der kan passende tages udgangspunkt i de produktgrupper, der i dag eksisterer og anvendes i værktøjerne. De parametre, der for hver brugskategori er nødvendige for at bestemme eksponeringen, skal listes, og der skal udarbejdes default værdier for disse.

Efterfølgende skal der udarbejdes skabeloner til de enkelte brugskategorier, ligesom brugerfladen i Kemikaliedatabasen skal udbygges, så det er nemt at

lægge brugsscenarierne ind i databasen og trække dem ud igen til udarbejdelse af eksponeringsscenarierne.

#### **3.2.3.1 Eksponeringsscenarier**

Værktøjet skal tilpasses, så eksponeringsscenarier kan lægges ind i Kemikaliedatabasen som vedhæng til SDS.

#### **3.2.3.2 APB**

APB benyttes som formidling af sikker anvendelse af kemiske stoffer og produkter til de personer, der i praksis arbejder med dem. Derfor skal de procedurer, der i dag anvendes til udarbejdelse af APB-er, tilpasses, så der også tages højde for de krav, som eksponeringsscenarierne stiller.

## 4 Referencer

Petersen G., D. Rasmussen & K. Gustavsson (2006): Study on enhancing the Endocrine Disrupter priority list with a focus on low production volume chemicals. Draft report. ENV.D.4/ETU/2005/0028r.



# 1 Deltagere

Bilag A indeholder en oversigt over deltagere ved de to informationsmøder samt en oversigt over deltagere i Arbejdsgruppe 1.

## 1.1 Informationsmøde 1

Oversigt over deltagere ved Informationsmøde d. 1. marts 2006.

	Navn	Firma	Type
1	Niels Juel Jensen	HH- Ferries	R
2	Michael Zederkof	Rederiforeningen	R
3	Knud Ove Kjærgaard	CEC Shipmanagement	R
4	Jens Rulle	APM Purchase	R
5	Pia Sommer	APM Purchase	R
6	Kim Juul	Scandlines	R
7	John Agathon	Scandlines	R
8	Mikkel Stenbæk Hansen	APM, SQHE	R
9	Niels Heegard	RAL	R
10	Annette Olsen	M. H. Simonsen	R
11	Thorbjørn Joensen	M. H. Simonsen	R
12	Bjarne Mikkelsen	Esvagt	R
13	Morten Lilaa	Clipper Wonsild	R
14	Jens Nielsen	Tesma	R
15	Robert Nielsen	Norden	R
16	Jørn Andresen	Norden	R
17	Michael Larsen	Torm	R
18	Erik Kristensen	Torm	R
19	Rolf Andersen	Lauritzen	R
20	Charlotte Andersen	Hempel	L
21	Erik Corneliussen	Hempel	L
22	?	Knud E. Dan	L
23	?	Knud E. Dan	L
24	Ulrik Besser	Gertsen & Olufsen	L
25	Michael Schmidt	Masava Kemi	L
26	Anne Ries	Søfartsstyrelsen	M
27	Peter Kortegaard	DHI/DTC	K
28	Frank Stuer Lauridsen	DHI	K
29	Dorte Rasmussen	DHI	K
30	Anne Rathmann Pedersen	DHI/DTC	K
31	Martin Müntzberg	Tegneriet	K
32	Per Løvgren	Tegneriet	K
33	Søren Bøge Pedersen	SAMR	K
34	Morten Vinter	SAMR	K
35	Jan Høyer	SAMR	K
36	Peter Larsen	Larsen & Partner	K

R: Rederi,  
L: Leverandør,  
M: Myndighed,  
K: Konsulent

## 1.2 Informationsmøde 2

Oversigt over deltagere ved Informationsmøde d. 10. oktober 2006.

	<b>Navn</b>	<b>Firma</b>	<b>Type</b>
1	Thomas Mørk	DFDS	R
2	Michael Hansen	DFDS	R
3	Robert Nielsen	DFDS	R
4	Jørgen Blåbjerg	Scandlines	R
5	Kim Juul	Scandlines	R
6	Michael Zederkof	Danmarks Rederiforening	R
7	Knud Ove Kjærgaard	J. Poulsen Shipping	R
8	Troels Jørgensen	Torm	R
9	Jens Nielsen	Tesma	R
10	Niels Heegaard	Royal Arctic Line	R
11	Jens Steffensen	Royal Arctic Line	R
12	Tage Ib Nielsen	APM	R
13	Jørn Andresen	Norden	R
14	Ole Lykke Jensen	Norden	R
15	Mikkel Stenbæk Hansen	APM	R
16	Joseph Nazareth	APM	R
17	Anne Lene Ries	Søfartsstyrelsen	M
18	Charlotte Andersen	Hempel	L
19	Claus Ankjærgaard	Hempel	L
20	Jakob Kjelstrup	Gertsen & Olufsen	L
21	Anne Rathmann Petersen	DHI / DTC	K
22	Dorthe Rasmussen	DHI / DTC	K
23	Jan L. Høyer	Søfartens Arbejdsmiljøråd	K

R: Rederi,  
L: Leverandør,  
M: Myndighed,  
K: Konsulent

## 1.3 Arbejdsgruppe 1

Deltagere i Arbejdsgruppe 1 bestod af repræsentanter fra rederier, kemikalieleverandører, rådgivere fra DHI samt repræsentant fra SAMR.

### 1.3.1 Rederier

Følgende rederier var repræsenteret:

Scanlines A/S  
Repræsenterer passagertransport  
Deltager: Kim Juul

**Dampskibsselskabet Norden**  
Repræsenterer bulk fragt

Deltager: Jørn Andresen

### **APM**

Repræsenterer container fragt

Deltagere:

Jens Rulle - Purchasing Dept.

Mikkel S. Hansen - SQHE Dept.

Tage Ib Nielsen - Marine Technology

Stina Jensen - Marine Technology

### **1.3.2 Kemikalieleverandører**

Følgende leverandører var repræsenteret:

Hempel A/S

Leverandør af skibsmaling

Deltagere:

Charlotte Andersen

Claus Ankjærgaard

Erik Corneliussen

Statoil A/S

Leverandør af smøremidler

Deltager: Bob Seymour

### **Gertsen & Olufsen AS (Drew)**

Leverandør af vandbehandlingskemikalier mm

Deltager: Jakob Kjeldstrup

### **1.3.3 Rådgivere og SAMR**

Følgende rådgivere fra DHI samt repræsentant fra SAMR deltog i arbejdsgruppe 1:

Dorte Rasmussen, Seniorkonsulent, DHI

Anne Rathmann Pedersen, Konsulent, DHI

Peter Kortegaard, Konsulent, DHI

Jan L. Høyer, Seniorkonsulent, SAMR

### **1.4 Arbejdsgruppe 2**

Arbejdsgruppe 2 bestod af følgende rådgivere fra DHI samt repræsentant fra SAMR.

Dorte Rasmussen, Seniorkonsulent, DHI

Anne Rathmann Pedersen, Konsulent, DHI

Jan L. Høyer, Seniorkonsulent, SAMR

# 1 Referater m.m. fra Arbejdsgruppe 1

I Arbejdsgruppe 1 blev der afholdt to fællesmøder med repræsentanter fra rederier og leverandører.

1.1 Møde d. 6. juni 2006

## Oplæg til Arbejdsgruppe 1

### **Fokusområde:**

REACH og søfartserhvervet - Udfordringer og behov for værktøjer

### **REACHs konsekvenser for danske rederier og leverandører**

Formålet med denne arbejdsgruppe er at få klarlagt de krav rederibranchen bliver mødt med under REACH. Behovet for information og kommunikation mellem rederibranchen og leverandører vil øges efter indførelse af REACH. Det er arbejdsgruppens opgave at få et overblik over de udfordringer, der ligger heri. Arbejdet skal identificere handlemuligheder og behov for værktøjer for hver af de to parter i varekæden og samtidig sikre forståelse for de problemstillinger modparten kan have. Diskussionerne i arbejdsgruppen skal ske dels ud fra leverandørernes synspunkt og dels ud fra rederiernes (brugernes) synspunkt.

Hovedpunkter

- Specifikke problemstillinger for branchen i forbindelse med REACH
- Kommunikation i varekæden
- Behov for branchespecifikke værktøjer

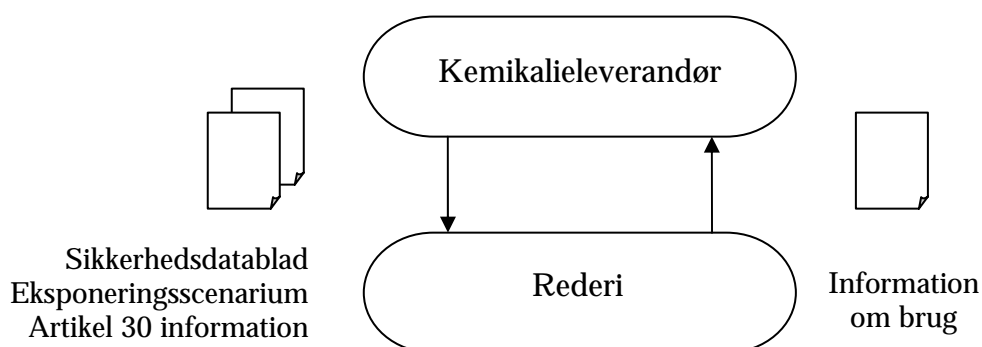
### **Herunder**

- Nuværende kommunikationsveje i varekæden
- Behov for data med henblik på at identificere produkter, der kan blive omfattet af REACH
- Standardformater til udveksling af informationer mellem leverandører og rederier
- Mulighed for at udarbejde generiske eksponeringsscenerier

### **Beskrivelse af problemstilling**

Rederier og kemikalieleverandører indgår i en varekæde med rederierne som slutbrugere. I REACH er kommunikation i varekæden afgørende for en sikker brug af kemikalier til gavn for mennesker og miljø. Kommunikationen skal ske både op og ned i varekæden. Mens producent eller importør angiver retningslinier for, hvordan et stof håndteres sikkert, skal brugeren oplyse om hans brug af stoffet.

### ***Skitse af kommunikationen mellem kemikalieleverandør og rederi:***



Under REACH lægges der op til at kommunikationen mellem led i en varekæde sker ved hjælp af sikkerhedsdatablade, som det gør det i dag. Herudover bliver der krav til kemiske stoffer, hvor der ikke er krav om udarbejdelse af sikkerhedsdatablade, men hvor der er forhold, der gør det nødvendigt at kommunikere, hvordan stofferne anvendes uden risiko for mennesker og miljø (såkaldt Artikel 30 information). For farlige stoffer, som produceres eller importeres til EU i en mængde på over 10 tons om året, skal der tillige udarbejdes et såkaldt eksponeringsscenarium, som beskriver håndteringen af stoffet og angiver hvilke risikobegrænsende foranstaltninger, der skal anvendes for at begrænse eksponering af mennesker og miljø. Eksponeringsscenariet udarbejdes enten af stofproducenten, stofimportøren eller af den bruger, der anvender stoffet til fremstilling af et kemisk præparat (blanding af stoffer). Det udarbejdes på baggrund af en risikovurdering, og det vedhæftes sikkerhedsdatabladet som tillæg.

Er der krav til udarbejdelse af et eksponeringsscenarium skal nedstrømsbrugeren give oplysninger om hans brug i et sådant omfang, at oplysningerne kan anvendes som grundlag for udarbejdelse af et eksponeringsscenarium. Hvis der er udarbejdet et eksponeringsscenarium skal brugeren sikre at hans brug ligger indenfor de forhold, der er angivet, og hvis ikke pålægges brugeren selv at udarbejde en kemikaliesikkerhedsrapport og et eksponeringsscenarium.

Bemærk at mængder i REACH gennemgående er møntet på enkeltstoffer og ikke produkter.

#### **Inspiration til diskussion**

Understående spørgsmål er inspiration til diskussionen, og ikke nødvendigvis alle er relevante problemstillinger, der er klare svar på.

Generelt

Er der specielle forhold for søfarten, og er disse forhold noget, der er relevant i forbindelse med REACH? På hvilke områder adskiller brugen af kemikalier på skibe sig fra brugen af kemikalier andre steder?

Der er behov for hurtigt at kunne afgøre om et produkt er omfattet af REACH. Hvordan gøres denne information hurtigt og nemt tilgængelig (klassificering, tonnage etc.)?

Er det allerede nu (inden REACH er implementeret) muligt at påbegynde arbejdet med at sørge for, at leverandørerne kender til rederiernes anvendelse (brugsscenarier).

Rederier

Hvordan opnår rederierne kendskab til alle egne anvendelser af kemikalierne? Hvordan sikres og lagres dette (forslag til format, del af Søfartens Kemikaliedatabase)?

Når anvendelserne er kendt og registreret, hvordan deles den information så? Herunder: Er en udvidelse af Søfartens Kemikaliedatabase tilstrækkelig til at kunne dele denne information med andre rederier og leverandører?

Hvilke kommunikationsværktøjer vil være hensigtsmæssige at anvende for rederierne, når der skal videregives information til leverandørerne (elektroniske blanketter, e-mail, papirblanketter)? Er der forskel på behovet, når man ser på de produkter man allerede i dag har registeret i Kemikaliedatabasen og anvender kontra oprettelse af nye produkter i fremtiden?

Overvej hvilke opgaver der er vigtigst for rederierne at have fokus på, for at processen forløber så smertefrit som muligt? Er der nogle steder rederierne kan ændre praksis for at hjælpe processen?

Leverandører

Hvordan synliggøres eller kommunikeres det, at et stof kræver et eksponeringsscenarium?

Hvordan sikres, at anvendelsen af kemikalieprodukter i rederierne er omfattet i de eksponeringsscenarier, som leverandørerne udarbejder?

Hvilket behov for kommunikation mellem leverandør og bruger er der? Er de eksisterende værktøjer til kommunikation gode nok, og er de anvendelige til REACH - relaterede kommunikation? Hvordan skal information fra rederierne (brugsscenarier) leveres til leverandørerne (standard format)? Hvilken information er nødvendig? Dvs. hvad skal rederierne levere?

Kan der laves procedurer, som sikrer, at information om brugsscenarier indhentes allerede ved forespørgsel/bestilling af nye kemikalieprodukter?

Overvej hvilke opgaver leverandørerne skal have fokus på, for at processen forløber så smertefrit som muligt? Er der nogle steder leverandørerne kan ændre praksis for at hjælpe processen?

## Referat

Arbejdsgruppemøde d. 6. juni 2006

REACH til søs

REACH og søfartserhvervet – Udfordringer og behov for værktøj

**Tid:** 6. juni 2006, kl. 9-12

**Sted:** Søfartens Arbejds miljøråd, Amaliegade 33B, 2.sal

**Tilstede:** Mikkel Stenbæk Hansen og Jens Wiis Rulle, APM  
Jørn Andresen, Dampskibsselskabet Norden A/S  
Kim Juul, Scandlines  
Bob Seymour, Statoil A/S  
Charlotte Andersen, Hempel  
Jakob Kjeldstrup, Gertsen & Olufsen  
Jan Lindgaard Høyer (JLH), Søfartens Arbejds miljøråd  
Dorte Rasmussen (DOR) og Anne Rathmann Pedersen (ARP), DHI

**Fraværende:** Deltager fra Torm

### Agenda:

1. Forventninger til arbejdsgruppen - ARP
2. Analyse af den eksisterende database - DOR
3. Udfordringer og behov for værktøjer - ARP
4. Diskussion – brug af Søfartens Kemikaliedatabase
5. Opfølgning  
Næste møde

Forventningerne til arbejdsgruppen er, at den på baggrund af vurderinger og diskussioner identificerer behov for værktøjer og kommer med forslag til:

1. Værktøjer til hjælp ved kommunikation mellem rederier og leverandører til rederierne
2. Udarbejdelse af brugsscenarier og
3. Standardformater til udveksling af informationer.

Det blev diskuteret, hvornår rederierne har status som importør. To situationer blev fremhævet:

1. Når der akut mangler en vare og denne tages ombord uden for EU. Det drejer sig om mindre mængder og tonnage-grænsen for enkeltstoffer på 1 tons per år vil næppe overskrides.
2. En vare med europæisk leverandør leveres til DK-skib i et land uden for EU. Hvis varen er fremstillet i Europa, er der tale om en genindførsel til EU, men hvis den er fremstillet uden for EU, kan der være tale om en import.

DHI undersøger problemstillingen med Anne Ries hos Søfartsstyrelsen og med Miljøstyrelsen. Det undersøges samtidigt, hvem der i REACH sammenhænge er den juridiske enhed – skibet eller rederiet.

Det blev understreget, at forpligtigelser som importør er omfattende, og at branchen ikke er klar til dette. Derfor vil det under REACH være vigtigt for rederierne at undgå at få status som importør.

DOR gennemgik indledende analyse af data i databasen. Ved hjælp af tonnage oplysninger fra EU's kemikaliebureau, ECB og oplysninger i databasen giver den indledende analyse et billede af hvilke produkter, der muligvis kan påvirkes af REACH bl.a. ved krav om godkendelse, krav om udarbejdelse af eksponeringsscenario og krav om registrering.

Forslag til brug af kemikaliedatabasen som værktøj til at se status på enkeltstoffer vedr. registrering, godkendelse og eksponeringsscenario blev gennemgået. Generelt ser rederierne ikke et behov for at følge status, men vil hellere have et hvidt/sort resultat: "REACH compliance/ No compliance with REACH".

Der blev stillet et spørgsmål om, APB og REACH/eksponeringsscenario vil blive integreret. Dette undersøges af DHI med Søfartsstyrelsen og evt. med Arbejdstilsynet.

Med henblik på at bruge Kemikaliedatabasen til kommunikation af brugsscenarier (udarbejdes af kemikaliebrugeren og kommunikerer op i varekæden, så stofproducenten kan udarbejde et eksponeringsscenario, der omfatter det pågældende brug) førte diskussionerne frem til følgende forslag:

- Brugsscenario skal med i databasen i en simpel form
- Oprettelsen af brugsscenarier kan ske i et fælles format med checkboxe/drop-down lister
- Kommunikationen sker via en portal i Kemikaliedatabasen
- Opstilling af en række parametre – rederierne krydser af – leverandører udarbejder og opdaterer databasen (med SDS med ES).

Der vurderes om det er muligt at opsætte en generisk skabelon og heri lave beskrivelsen af brugen/brugsscenariet på baggrund af oplysningerne i APBer, SDSer og tekniske datablade. Vurderingen vil blive foretaget på baggrund af eksempler (case).

Det blev diskuteret om det kunne være nyttigt at lægge tekniske datablade i databasen. Forudsætningen skulle i så fald være at de blev opsat i et standardformat (tabelform, punkt-opstilling) med et minimumskrav til hvilke oplysninger, det skulle indeholde for at skabe en ensartethed i dem.

### CASE

Til hjælp for brugsscenarierne arbejdes der med en case bestående af i alt ni udvalgte produkter. **JLH** vælger tre produkter fra hver af leverandørerne: Hempel, Gertsen & Olufsen og Statoil, således at følgende grupper så vidt muligt dækkes: Smøreolier, vandbehandling, kølevæske, trykflasker, og maling evt. som to-komponent system. Ved 2-komponentsystem: A + B ->C. håndterer systemet p.t. kun produkt C.

**Leverandørerne** fremskaffer teknisk datablad på de udvalgte produkter, som sendes til DHI (ARP). Leverandørerne undersøger, om disse stoffer evt. leveres til skibene, mens de befinder sig uden for EU og i så fald i hvilke mængder.

**DHI** henter oplysninger via databasen (SDS og APB) og vurderer produkternes APBer, SDS og teknisk datablad med henblik på at opstille et generisk format.



### **Øvrige spørgsmål og kommentarer:**

Problemstillingen vedrørende identifikation af stoffer i olieprodukter, blev fremført af Statoil. Der er blevet udført et projekt til hjælp for dette under EU's REACH implementerings projekter. Projektet er afsluttet og på et senere tidspunkt vil der blive offentliggjort en vejledning på <http://ecb.jrc.it/REACH/> under RIP 3.10.

Med hensyn til brændstoffer er de undtaget for godkendelsespligten, men ellers ikke undtaget af REACH i versionen af 19. dec. 2006.

Det blev efterspurgt, hvordan man kan påvirke processen i det arbejde, der foregår på EU-plan.

Der er mulighed for at være med i følgegrupperne i RIP projekterne. Aktuelt for brugs- og eksponeringsscenerier er RIP 3.2.2, hvor CEFIC er projektleder, mens bl.a. DHI er projektdeltager. Joint Research Center i Ispra, Italien står for koordinering af projekterne.

### **Forslag til næste møde**

Dato: Torsdag d. 10 august eller fredag d. 11. august ?  
Sted: Søfartens Arbejds miljøråd, Amaliegade 33B, 2.sal  
Tid: 9:30-12:30

Afslutningsinformationsmøde holdes d. 24-25. august. Nærmere oplysninger følger fra JLH.

Referent: DOR og ARP

1.2 Møde d. 10. august 2006

### **Referat**

Arbejdsgruppemøde d. 10. august 2006

REACH til søs

REACH og søfartserhvervet – Udfordringer og behov for værktøj

**Tid:** 10. august 2006, kl. 9:30-12:30

**Sted:** Søfartens Arbejds miljøråd, Amaliegade 33B, 2sal

**Tilstede:** Mikkel Stenbæk Hansen, Jens Wiis Rulle, Tage Ib Nielsen, Stina Jensen, APM  
Bob Seymour, Statoil  
Charlotte Andersen, Claus Ankjærgaard, Erik Corneliussen, Hempel  
Jakob Kjeldstrup, Gertsen & Olufsen  
Jan Lindgaard Høyer, Søfartens Arbejds miljøråd  
Dorte Rasmussen (DOR) og Anne Rathmann Pedersen (ARP), DHI

**Fraværende:** Deltager fra Torm  
Deltager fra Dampskibsselskabet Norden A/S  
Deltager fra Scandlines

### **Agenda:**

1. Opfølgning fra sidste møde - ARP
2. Generisk brugsscenario - ARP

3. Placering af brugsscenario i databasen - DOR
4. Kommunikation: Brugsscenario og REACH Compliance – DOR
5. Videre forløb

1.

Følgende problemstillinger blev gennemgået på mødet:

- a) Hvornår er rederierne importør af kemikalier?
- b) Hvem er den juridiske enhed i REACH sammenhæng – skib eller rederi?
- c) APB versus eksponeringsscenario. Hvad sker med APBerne efter REACH?

Ad a)

I REACH får man status som importør ved import af et tons eller mere af et kemisk stof (som kan være indeholdt i et produkt) til EU. Importørens forpligtigelse er at foretage registrering af det kemiske stof og at levere nødvendig dokumentation for sikker brug af stoffet. Import af varer fra ikke-EU lande sker når varerne fysisk flyttes over grænsen til EU. Importøren er den, som ejer stoffet, når varerne flyttes over grænsen.

Skibe under dansk flag betragtes som dansk territorium. Import til skibe sker derfor, når varer tages ombord fra ikke-EU lande, medmindre varerne er registreret i EU. Hvis varerne er registreret i EU vil der være tale om en re-import til EU.

Ad b)

Import tonnagen er den samlede mængde af et kemisk stof som importeres per importør regnet som juridisk enhed. Ifølge Anne Ries Søfartsstyrelsen er det rederiet og ikke hvert enkelt skib, der er den juridiske enhed. Ordlyden "rederen eller i hans sted skibsføreren" anvendes juridisk. I Lov om sikkerhed til søs står, at rederen skal sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde forpligtigelser, der påhviler denne. Ifølge Søfartsstyrelsen tolkes dette som, at det er rederiet, der er den juridiske enhed.

Ad c)

REACH får ingen betydning for arbejdspladsbrugsanvisningerne, idet REACH ikke berører arbejdsgiverens forpligtigelser. I Art. 2(2) angives, at REACH gælder uden præjudice til DIR 98/24/EC, som omhandler arbejdet med kemiske agenser. I dansk lovgivning er direktivet implementeret ved BEK 292, hvorunder kravet om arbejdspladsbrugsanvisninger ligger.

2.

På forrige møde blev det aftalt at se på udvalgte produkter og vurdere, hvordan det foreliggende materiale SDS, PDS, og APB kunne bruges i en generering af brugsscenarierne. Mht. brugen af de udvalgte produkter blev der stillet supplerende spørgsmål. Der blev udvalgt produkter, så de tre leverandører og rederierne, der er med i arbejdsgruppen, blev repræsenteret.

Samtidig blev de udvalgte produkter anvendt som en føler for, om der leveres kemikalier til danske skibe i mængder, der kan give anledning til at rederier får status som importør under REACH.

Datagrundlaget, som blev leveret til DHI blev systematisk gennemgået efter nedenstående skabelon.

	<b>Eksempel</b>	<b>Hvor findes data nu</b>
<b>Produktnavn</b>	Amerox Acetylene	SDS, APB, PDS
<b>Produkt ID</b>	Reg. nr.	SDS
<b>Tilstandsform</b>	Gas	SDS, PDS
<b>Produktgruppe</b>	Trykflaske	SDS, APB, PDS
<b>Hvem</b>	Smed	Supplerende spørgsmål
<b>Hvor</b>	Alle områder	Supplerende spørgsmål
<b>Aktiviteter der er dækket:</b>	Svejsning og skæring	Supplerende spørgsmål
<b>Mængde per brug</b>	Afhængig af opgaven	Supplerende spørgsmål
<b>Frekvens</b>	1-2 gange om ugen Hver dag En gang om dagen	Supplerende spørgsmål
<b>Varighed</b>	5 minutter 1 time/dag	Supplerende spørgsmål
<b>Spildevand</b>	Opsamling Udledning til hav Behandling inden udledning	SDS pkt. 13, APB
<b>Affald</b>	Farligt affald	SDS pkt. 13, APB
<b>Anbefalede risikobegrænsende foranstaltninger</b>	Egnet åndedrætsværn Beskyttelsesbriller Beskyttelseshandsker	SDS pkt. 8, APB

Resultatet viste, at de oplysninger, der skal bruges til opsætning af et brugsscenario kan findes i sikkerhedsdatabladet for: Generelle produktoplysninger, værnemidler og affaldshåndtering, mens oplysninger om selve brugen f.eks. varighed og frekvens var oplysninger som primært blev indhentet ved de supplerende spørgsmål.

Det blev foreslået at anvende de eksisterende produktgrupper i databasen f.eks. trykflasker, smøreliefer, hydraulikolie m.m. til gruppering af brugsscenarierne.

Selve brugen, som brugsscenariet skal laves for, beskrives som en aktivitet. Når et produkt oprettes i databasen lægges en kort beskrivelse af brugen ind under fanebladet "Produktanvendelse". Det foreslås at denne beskrivelse bruges til at identificere og beskrive mulige aktiviteter.

Oprettelsen af brugsscenarier kan ske efter ovenstående skabelon, hvori der kan lægges checkbokse eller drop-down lister med valgmuligheder, der beskriver de enkelte punkter i brugsscenariet. Forud for det, er det nødvendigt at lave en analyse af hvilke valgmuligheder, der som minimum skal lægges ind.

Det blev undersøgt i hvor store mængder, de udvalgte produkter blev leveret til skibe uden for EU. Tonnagegrænsen for registreringskrav er ved import af et stof 1 tons per år per importør. Der blev oplyst følgende for et produkt:

Et produkt leveres uden for EU til 3 rederier i en mængde på ca. 1000 liter over en periode på et år. Dette svarer til ca. 230 kg af højeste indholdsstof => 1/4 af tonnage grænsen.

Stoffet er et typisk opløsningsmiddel, som også må forventes at forekomme i lignende og andre produkter. Hvis ikke stoffet er registreret i EU under REACH er de 3 rederier godt på vej til at nå tonnagegrænsen alene ved køb af dette produkt.

Det blev på mødet oplyst, at mængden ikke er usædvanlig. En mulighed at undgå importørstatus for rederierne er at anvende deres europæiske leverandør også til levering uden for EU og samtidig kræve fra deres leverandør, at REACH kravene bliver overholdt.

Det vil pga. tonnagegrænsen være muligt at indkøbe mindre mængder, men rederier har brug for at holde regnskab med indkøb på enkeltstofniveau. På mødet blev det fremhævet, at rederierne ikke kende den præcise indholdsmængde af stofferne i et produkt, og derfor er det ikke altid muligt for rederierne at regne sig frem til, hvornår de får importørstatus.

3 + 4.

DOR gennemgik kommunikationsvejen for oprettelse af brugsscenarier og i sidste ende eksponeringsscenarierne. Det kan være nyttigt at vide hvor i processen brugsscenarierne er, men det skønnedes, at det ikke er nødvendigt at kende detaljeret status for de enkelte processer: registrering og godkendelse. Det blev nævnt, at produkter indeholdende mange stoffer kan have status som "skal registreres" indtil 11 år efter ikrafttrædelse af REACH.

Det blev foreslået at brugsscenarierne blev en del af APBerne. Således at SDS med eksponeringsscenario er den mere "tekniske" version, mens APB med brugsscenariet er den brugbare løsning.

5.

Projektet skal afsluttes inden den 1. oktober. DHI udarbejder en kortfattet rapport, som sendes til kommentering i arbejdsgruppen omkring starten af september. Der planlægges at holde det afsluttende informationsmøde sidst i september f.eks. d. 21. (skal bekræftes) som et "fyraftensmøde" kl. 14-16 hos Rederiforeningen. Her vil resultatet af projektet samt hovedpunkterne fra arbejdsgruppen blive gennemgået. APM samt Hempel ville gerne som orientering for øvrige rederier og leverandører give et indlæg på mødet omkring deres overvejelser og forberedende arbejde til REACH (10-20 minutters indlæg).

Referent: ARP

# 1 Oversigt over WI-gruppesystemet

Kemikalierne i kemikaliedatabasen er inddelt i grupper baseret på deres anvendelse, type eller egenskaber.

Grupperne er inddelt i WI-grupper (Work-Instruction-grupper) baseret på kodenummereringen. WI-grupperne anvendes som baggrund for udarbejdelse af arbejdspladsbrugsanvisninger.

Hovedgrupper i WI-systemet

<b>WI-hovedgruppe</b>	<b>Beskrivelse</b>
A	Kodenummererede produkter
B	Kodenummererede produkter indeholdende epoxy eller isocyanater
C	Olieprodukter
D	Aerosoler
E	Vandbehandlingskemikalier
F	Almindelige husholdningsrengøringsmidler
G	Grov rengøring
H	Brændstoftilsætning
I	Insektmidler
J	Trykflasker
K	Flusmidler

### Undergrupper i WI-systemet

WI-nummer	Beskrivelse	Kodenummer
A-1	Støvende produkter med kodenummer: 00-1 (1993)	00-1 (1993)
A-10	Flydende produkter med kodenummer: 4-1 (1993)	4-1 (1993)
A-11	Flydende produkter med kodenummer: 4-3 (1993)	4-3 (1993)
A-11a	Flydende produkter med kodenummer: 4-4, 4-5 eller 5-5 (1993)	4-4 (1993)
A-11a	Flydende produkter med kodenummer: 4-4, 4-5 eller 5-5 (1993)	4-5 (1993)
A-11a	Flydende produkter med kodenummer: 4-4, 4-5 eller 5-5 (1993)	5-5 (1993)
A-12	Flydende produkter med kodenummer: 5-1 (1993)	5-1 (1993)
A-13	Flydende produkter med kodenummer: 5-3 (1993)	5-3 (1993)
A-14	Flydende produkter med kodenummer: 4-6 eller 5-6 (1993)	4-6 (1993)
A-14	Flydende produkter med kodenummer: 4-6 eller 5-6 (1993)	5-6 (1993)
A-14a	Flydende produkter med kodenummer 4-6 eller 5-6. Produktet indeholder et kræftfremkaldende stof.	4-6 (1993)
A-14a	Flydende produkter med kodenummer 4-6 eller 5-6. Produktet indeholder et kræftfremkaldende stof.	5-6 (1993)
A-1a	Flydende/pastøse produkter med kodenummer: 00-1 eller 0-1 (1993)	00-1 (1993)
A-1a	Flydende/pastøse produkter med kodenummer: 00-1 eller 0-1 (1993)	0-1 (1993)
A-2	Flydende/pastøse produkter med kodenummer: 0-3 eller 00-3 (1993)	00-3 (1993)
A-2	Flydende/pastøse produkter med kodenummer: 0-3 eller 00-3 (1993)	0-3 (1993)
A-2a	Flydende/pastøse produkter med kodenummer: 1-1 (1993)	1-1 (1993)
A-2b	Støvende produkter med kodenummer: 00-4 (1993)	00-4 (1993)
A-3	Cyanoacrylatlim med kodenummer: 1-4 eller 1-5 (1993)	1-4 (1993)
A-3	Cyanoacrylatlim med kodenummer: 1-4 eller 1-5 (1993)	1-5 (1993)
A-4	Flydende produkter med kodenummer: 2-1 (1993)	2-1 (1993)
A-5	Flydende produkter med kodenummer: 1-3 eller 2-3 (1993)	1-3 (1993)
A-5	Flydende produkter med kodenummer: 1-3 eller 2-3 (1993)	2-3 (1993)
A-6	Flydende produkter med kodenummer: 2-4 eller 2-5(1993)	2-4 (1993)
A-6	Flydende produkter med kodenummer: 2-4 eller 2-5(1993)	2-5 (1993)
A-6a	Flydende produkter der indeholder blyforbindelser (undtagen blychromat) med kodenummer: 2-6 (1993)	2-6 (1993)

<b>WI-nummer</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Kodenummer</b>
A-6b	Flydende produkter der indeholder blychromat med kodenummer: 2-6 og 3-6 (1993)	2-6 (1993)
A-6b	Flydende produkter der indeholder blychromat med kodenummer: 2-6 og 3-6 (1993)	3-6 (1993)
A-7	Flydende produkter med kodenummer: 3-1 (1993)	3-1 (1993)
A-8	Flydende produkter med kodenummer: 3-3 (1993)	3-3 (1993)
A-9	Flydende produkter med kodenummer: 3-4 eller 3-5 (1993)	3-4 (1993)
A-9	Flydende produkter med kodenummer: 3-4 eller 3-5 (1993)	3-5 (1993)
B-1	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 00-3 og 0-3 (1993)	00-3 (1993)
B-1	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 00-3 og 0-3 (1993)	0-3 (1993)
B-10	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 4-3 (1993) eller 5-3 (1993)	4-3 (1993)
B-10	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 4-3 (1993) eller 5-3 (1993)	5-3 (1993)
B-11	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 4-5 eller 5-5 (1993)	4-5 (1993)
B-11	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 4-5 eller 5-5 (1993)	5-5 (1993)
B-12	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 4-6 (1993)	4-6 (1993)
B-2	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 00-5 eller 0-5 (1993)	00-5 (1993)
B-2	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 00-5 eller 0-5 (1993)	0-5 (1993)
B-3	Blychromatholdige epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 00-6 (1993)	00-6 (1993)
B-3a	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 1-3 (1993)	1-3 (1993)
B-4	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 1-5 (1993)	1-5 (1993)
B-5	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 2-5 (1993)	2-5 (1993)
B-7	Isocyanatprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 3-3 (1993)	3-3 (1993)
B-8	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 3-5 (1993)	3-5 (1993)
B-9	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 3-6 (1993)	2-6 (1993)
B-9	Epoxyprodukter, kodenummer for brugsklar blanding: 3-6 (1993)	3-6 (1993)

# 1 Artikel til Søsikker



# Hvad kommer REACH, den kommende EU lovgivning på kemikalieområdet, til at betyde for dansk søfart og er dansk søfart klar til at tackle udfordringerne?

Dette er nogle af de spørgsmål, der er søgt besvaret i et projekt "REACH til søs" under Miljøstyrelsens virksomhedsordning. Projektet er udført af DHI – Institut for Vand & Miljø i samarbejde med Søfartens Arbejdsmiljøråd, Danmarks Rederiforening samt udvalgte rederier og leverandører af kemiske produkter til branchen.

Søfartens Arbejdsmiljøråd, SAMR, arbejder bl.a. med sikkerheden ved anvendelsen af kemiske stoffer til søs og dette arbejde har blandt andet udmøntet sig i oprettelsen af Søfartens Kemikaliedatabase. Kemikaliebasen omfatter flere tusinde kemiske produkter, som anvendes i danske rederier, og det store antal produkter i databasen afspejler, at rederibranchen er en branche, der bruger kemiske produkter i et væsentligt omfang. Et særkende ved branchen er, at skibene ikke er fast lokaliseret, men bevæger sig rundt på hele kloden. Her tager skibene varer ombord, der ikke nødvendigvis er registreret under europæisk lovgivning. Alt i alt er disse forhold medvirkende til, at branchen kan få en væsentlig arbejdsbyrde, når REACH indføres.

## Lidt om REACH

REACH er navnet for den kommende nye europæiske regulering af kemiske stoffer. REACH pålægger overordnet set producenter, importører og erhvervsmæssige brugere af kemikalier at sikre, at disse kemikalier ikke skader menneskers sundhed eller miljøet. En importør defineres i REACH sammenhænge, som den juridiske enhed, der ejer kemikaliet, når kemikaliet flyttes fra et ikke-EU land til EU.

Det skal nævnes, at stoffer, der er under transport, det vil sige stoffer, der transporteres som last, er fritaget fra REACH forordningen.

Alle producenter eller importører af kemiske stoffer i en mængde på mere end 1 ton om året skal indsende en registrering til det Europæiske Kemikalieagentur, der oprettes i forbindelse med at REACH indføres. Denne registrering er en forudsætning, for at virksomheden kan påbegynde eller fortsætte produktion eller markedsføring af stoffet. Stoffer, der allerede er på markedet før REACH træder i kraft (**eksisterende stoffer**), og som ikke allerede er registreret, skal registreres i henhold til et tidsskema, der afhænger af den producerede mængde og stoffets farlighed, mens helt nye stoffer skal registreres inden produktion eller import påbegyndes.

I 1981 blev alle kendte stoffer listet i den såkaldte EINECS liste, mens stoffer, der blev introduceret efter 1981 og har været igennem en registrering kaldes ELINCS stoffer. Stoffer, der står på EINECS betragtes som eksisterende stoffer, der skal igennem registrering i REACH, medens stoffer, der hverken står på EINECS eller ELINCS listerne, betragtes som nye stoffer.

For **farlige stoffer** har registranten pligt til at vurdere risici for mennesker og miljø i alle de anvendelser, han vil sælge sit kemikalie til inklusive sin egen produktion og anvendelse. Hvis det er nødvendigt at anvende risikobegrænsende foranstaltninger (RMM), f.eks. briller og handsker, for at sikre at en anvendelse ikke skader sundhed og miljø, skal registranten anbefale disse til sine kunder.

Farlige stoffer kan karakteriseres som de stoffer, som er klassificeringspligtige og/eller karakteriseres som de såkaldte PBT og vPvB-stoffer. P står for persistente stoffer, dvs. stoffer, som kun langsomt nedbrydes i miljøet, B står for bioakkumulerbare stoffer, dvs. stoffer som ophobes i fødekæden og endeligt T står for giftige (toksiske) stoffer. vPvB står for meget persistente og meget bioakkumulerbare stoffer.

En række **særligt farlige stoffer** vil fremover kræve en godkendelse, før de kan markedsføres eller anvendes. Hvis producenter, importører eller brugere inden den fastsatte deadline for anvendelse af stoffet har indsendt en ansøgning om fortsat anvendelse og får den godkendt, må de fortsat anvende stoffet til den godkendte anvendelse, som dog altid vil blive tildelt med tidsbegrænsning.

Til kategorien særligt farlige stoffer, hører stoffer som er kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske (CMR), stoffer, som er hormonforstyrrende og endeligt de førømtalte PBT og vPvB-stoffer. Listen over godkendelsespligtige stoffer er tom fra starten. Kemikalieagenturet og medlemslandene udvælger de stoffer, der skal på listen, og fastsætter en deadline for ophør af markedsføring eller anvendelse.

Enhver, der forsyner erhvervsmæssige brugere med et kemisk stof eller produkt, som skal klassificeres som farligt, skal - som i dag - udarbejde et sikkerhedsdatablad, men - hvad der er nyt med REACH – så skal sikkerhedsdatabladet forsynes med et bilag – et såkaldt eksponeringsscenario, som oplyser om, hvordan kemikaliet skal anvendes sikkert inklusive de nødvendige risikobegrænsende foranstaltninger (RMM). Og brugerne skal efterleve disse anbefalinger.

Hvis leverandøren ikke har udarbejdet retningslinier for brugerens anvendelse, kan brugeren rette henvendelse til sin leverandør og informere ham om, hvordan han anvender stoffet eller produktet. Det er herefter op til leverandøren at vurdere om, og i givet fald hvordan, stoffet eller produktet kan anvendes uden risici for sundhed og miljø. Han kan også vælge ikke at støtte den oplyste anvendelse. Hvis dette sker eller hvis brugeren ikke ønsker at oplyse sin leverandør om hvordan, stoffet eller produktet anvendes eller ikke finder de foreskrevne risikobegrænsende foranstaltninger passende, skal han selv udarbejde en sikkerhedsvurdering af sin anvendelse af kemikaliet og indføre nødvendige RMM'er samt anmelde sin anvendelse til Kemikalieagenturet.

### *1.1 Konsekvenser af REACH for rederierne*

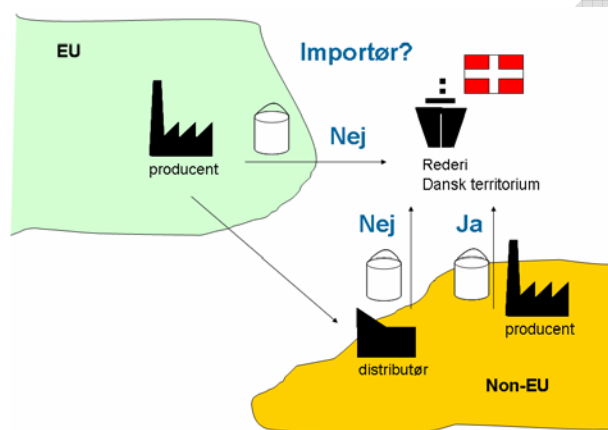
De kemiske stoffer, som anvendes på skibene er omfattet af REACH. I det følgende er det disse stoffer der refereres til, idet der ses bort fra stoffer, der transporteres som last, og er undtaget af REACH.

Rederierne sælger sjældent de indkøbte kemiske stoffer og produkter videre og er derfor typisk det sidste led i varekæden. Som bruger af farlige kemiske stoffer og produkter skal rederierne overholde de eksponeringsscenarioer, der bliver kommunikeret til dem via bilaget til sikkerhedsdatabladene. Samtidig har rederierne ret til at gøre leverandøren bekendt med deres brug af stofferne ved at informere om brugen gennem et **brugsscenario**.

Hvis et rederi ønsker sit brug dækket af en registrering og omfattet af et eksponeringsscenario skal rederiet oplyse om sin anvendelse op igennem forsyningskæden og formidle tilstrækkelige informationer omkring anvendelsen således at registranten eller leverandøren kan vurdere om rederiets anvendelse er sikker. Rederiet skal således udarbejde et brugsscenario.

Hvis rederiets brug ikke bliver dækket i et eksponeringsscenario og stadig ønsker at fastholde anvendelsen, skal rederiet selv foretage en kemisk sikkerhedsvurdering og udarbejde en kemikaliesikkerhedsrapport samt anmelde det til Kemikalieagenturet.

Idet skibene ikke er fast lokaliseret, men sejler rundt mellem de forskellige lande og forskellige kontinenter, indkøbes der ofte varer uden for EU. Skibe under dansk flag betragtes som dansk territorium, uanset hvor i verden skibene befinder sig. Når varer tages om bord på et skib under dansk flag fra ikke-EU lande, bliver leveringen betragtet som en import til EU. Herved får rederierne status som importør. Hvis varerne kommer fra EU og evt. allerede er registreret i EU, vil der være tale om en re-import til EU (figur 1) og derved slipper rederierne for registreringsansvaret.



**Figur 1. Hvornår er et rederi importør af kemikalier.**

Hvis et rederi indkøber et ton eller mere af et stof fra en ikke EU-leverandør, udløses en forpligtelse til at foretage registrering af det kemiske stof, og hvis et rederi endda indkøber mere end 10 ton/år af et farligt stof, skal der udarbejdes en kemisk sikkerhedsvurdering for anvendelsen. Det skal her fremhæves, at opgørelsen af forbrugsmængder skal foregå på rederiniveau og ikke på skibsniveau.

Ved import af godkendelsespligtige stoffer er det importørens forpligtelse at søge om godkendelse til alle brug af stoffet, som importøren vælger at støtte. Her er der ingen tonnagegrænse, så selv ved små mængder af godkendelsespligtige stoffer, der importeres, skal der søges om godkendelse til brugen af disse stoffer. For at få kendskab til import af godkendelsespligtige stoffer skal det undersøges om, de importerede stoffer optræder på listen over godkendelsespligtige stoffer.

Hvis rederierne tager varer ombord fra ikke-EU lande, er det nødvendigt at føre en oversigt over importerede stoffer og mængder på enkeltstofniveau for at vide, hvornår grænsen for registrering på 1 ton om året er nået. Dette betyder, at rederierne skal have de præcise sammensætninger af produkter, som indkøbes. I de fleste tilfælde vil et sikkerhedsdatablad ikke være tilstrækkeligt, idet oplysninger her ofte ikke er præcise nok, og i de fleste tilfælde er det kun stoffer, der er klassificeret, som er angivet. Den fulde information kan kun fås ved henvendelse til leverandøren.

Rederierne bunkrer brændstof til deres skibe flere steder rundt omkring i verdenen - det drejer sig om mange tons. Er rederierne her at betragte som importører? Ifølge REACH-teksten vil rederiet få status som importør af brændstof og forpligtigelserne tilfalder rederierne, hvis tonnagen på 1 ton

per år af stofferne i brændstoffet overskrides. Idet det typisk er store mængder, der bunkres, er det meget sandsynligt, at rederierne får forpligtigelse til at registrere stofferne i brændstoffet.

Rederierne kan dog eventuelt søge at undgå at få status som importør ved at benytte europæiske leverandører og købe brændstoffet gennem europæiske agenter eller distributører. Alternativt kan rederierne gå sammen og udarbejde en fælles og generisk registrering eller alternativt lader den europæiske søfart evt. i samarbejde med rederierne forestå en fælles registrering af brændstof til brug for branchen. Da sammensætningen af brændstof varierer stærkt kan det blive nødvendigt at opstille en specifikation på sammensætningen og basere en registrering på dette samtidig med at det dokumenteres, at brændstoffet holder sig inden for specifikationen. Da eksponering af mennesker og miljø ved bunkring og afbrænding af brændsel må forventes at være meget lav – muligvis negligerbart – bør det undersøges, hvorvidt en såkaldt eksponeringsbaseret fravigelse kan benyttes ved registreringen. Fordelen ved at registrere under fravigelsesbetingelserne er, at kravet om risikovurdering af brugen herved bortfalder.

## Hvad betyder REACH for de kemikalier, der bruges i dag?

For et udpluk af de produkter, som den danske søfart anvender, er der foretaget en gennemgang af de stofoplysninger. De stoffer, som er delvist eller helt undtaget i REACH forordningen, blev ikke inkluderet i analysen.

En oversigt over resultaterne af denne analyse kan ses i tabel 1. Det fremgår heraf, at for en lang række af de produkter, som rederierne anvender, vil der blive krævet et eksponeringsscenario (ca. 89%). For at leverandøren eller registranten kan udarbejde et eksponeringsscenario skal han kende tilstrækkeligt om brugen, f.eks. gennem et brugsscenario. Derfor bør rederierne gå i gang med at kortlægge kemikalieanvendelserne på skibene, få anvendelserne beskrevet på tilstrækkeligt detaljeret niveau, så der kan foretages realistiske sikkerhedsvurderinger af anvendelsen, men som samtidigt også så generiske, så antallet af forskellige typer af brug, der skal behandles, bliver begrænset.

Der er en del produkter, der indeholder mindst et potentielt godkendelsespligtigt stof (ca. 38%). Rederierne bør gå deres produkter igennem, især de produkter, der indeholder potentielt godkendelsespligtige stoffer, og vurdere – i dialog med deres leverandører – hvorvidt det er muligt at finde alternative produkter.

Derudover er der en række produkter, som indeholder stoffer med en lav tonnage (< 10 tons) og derfor muligvis ikke vil blive registreringspligtige. Der er dog også en risiko for, at tonnagen er så høj, så det kræver et eksponeringsscenario, samtidigt med at tonnagen er så lav, at fortjenesten ved handel med stoffet ikke kan bære omkostningerne forbundet med en registrering. Herved er der en risiko for, at stoffet forsvinder fra markedet. Rederierne bør derfor sammen med deres leverandører gå deres produkter igennem og analysere, hvorvidt der er en risiko for at visse produkter vil forsvinde fra markedet, og hvorvidt det er muligt at finde alternative produkter.

**Tabel 1. REACH analyse af produkter i Kemikaliedatabasen**

Antal produkter analyseret: 737

Heraf produkter med krav om eksponeringsscenario: 660 (89%)

Heraf produkter, som indeholder mindst et potentielt godkendelsespligtigt stof: 283 (38%)

Heraf produkter med mindst et HPVC stof (tonnage >1000 tons/år): 649 (88%)

Heraf produkter med mindst et LPVC stof (tonnage: 10-1000 tons/år): 134 (18%)

Heraf produkter med mindst et UC stof (tonnage: <10 tons/år): 664 (90%)

	I alt	HPVC Tonnage: > 1000 tons/år	LPVC Tonnage: 10-1000 tons/år	UC: <10 tons/år	Krav om eksponeringsscenarium	Pot. godkendelsespligtigt
Antal forskellige stoffer	522	213	51	258	> 233	64
Gnm. antal stoffer per produkt	3,3	2,4	0,2	0,7	2,4	0,6

## Anbefalinger

### Undgå registreringsforpligtelserne

Der vurderes, at branchen ikke er klar og heller ikke har den nødvendige ekspertise til at foretage registrering m.v. af kemiske stoffer, som de importerer fra lande uden for EU. Det tilrådes derfor, at rederierne undgår at få forpligtelser som importør under REACH.

De tiltag som rederierne kan gøre for at undgå importør status er følgende:

- 4) Undgå at indkøbe varer udenfor EU. Rederierne kan helt lade være med at indkøbe og tage vare ombord, mens de er udenfor EU med ganske få undtagelser - herunder brændstof.
- 5) Benyt europæiske leverandører.
- 6) Stil krav til leverandøren. Ved indkøb af stoffer, hvor det ikke er muligt at benytte en europæisk leverandør, kan rederierne stille krav til leverandøren om, at købet går via en europæisk agent, der forestår de nødvendige forpligtelser i forbindelse med import.

### Check produkter med potentielt godkendelsespligtige stoffer

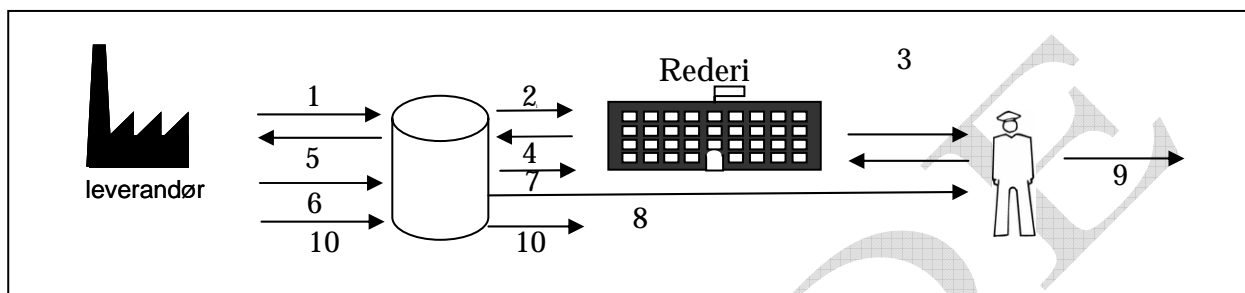
Det er besværligt og krævende at registrere stoffer under REACH, men det er endnu mere krævende at lave en ansøgning til at anvende godkendelsespligtige stoffer – og man kan ikke være sikker på at få den godkendt. Så derfor bør rederierne gå deres produkter igennem, og for de produkter, der indeholder potentielt godkendelsespligtige stoffer, vurdere – i dialog med deres leverandører – hvorvidt det er muligt at finde/udvikle alternative produkter.

### Kommunikation

REACH vil kræve en god kommunikation mellem alle led i forsyningskæden:

- rederierne skal for de produkter, som kræver et eksponeringsscenario, formidle deres anvendelse på et tilstrækkeligt detaljeret niveau op i gennem forsyningskæden (brugsscenerier). Dette kræver i første omgang et kortlægningsarbejde over, hvordan de kemiske stoffer anvendes i dag. Disse anvendelser skal efterfølgende reduceres til et passende og begrænset antal brugskategorier
- leverandører skal formidle sikkerhedsdatablade og eksponeringsscenerier ned gennem forsyningskæden
- eksponeringsscenerierne skal formidles videre ud på skibene og omsættes i instrukserne (APB) til de folk, der rent faktisk arbejder med kemikalierne

Generelt, eksisterer der allerede nu en god dialog mellem rederier og deres leverandører. Og de eksisterende værktøjer – nemlig Søfartens Kemikaliedatabase og programmet "Arbejds miljø til Søs", som anvendes i dag til at formidle kemi-viden fra leverandørerne til rederierne og videre ud til skibene, er helt oplagte at videreudbygge, så de kan klare de ekstra krav, som REACH vil pålægge rederierne og deres leverandører. Figur 2 illustrerer en mulig opbygning af kommunikationsdelen.



**Figur 2 Forslag til opbygning af kommunikation mellem leverandører, rederier og skibe**

- 1) Leverandøren afmærker (i databasen) de produkter, der kræver et eksponeringsscenario
- 2) Via kemikaliedatabasen sendes et udfyldt brugsscenario (måske flere, hvis der er flere brugsmuligheder), til den ansvarlige i rederiet, med angivelse af, at produktet kræver et brugsscenario.
- 3a) Rederiet sender de(t) udfyldte brugsscenario(ier) ud til den sikkerhedsansvarlige på de skibe, som bruger produktet.
- 3b) Den sikkerhedsansvarlige sender udfyldt(e) brugsscenario(ier) tilbage til rederiet.
- 4) Rederiet lægger brugsscenario(rne) ind i Kemikaliedatabasen
- 5) Leverandøren trækker brugsscenario(rne) ud af Kemikaliedatabasen
- 6) Leverandøren udarbejder eksponeringsscenario(ier), som lægges ind i Kemikaliedatabasen som en del af sikkerhedsdatabladet.
- 7) Rederiet godkender produktet til brug på skibene
- 8) SDS og de(t) vedhæftede eksponeringsscenario(ier) samt de øvrige produktoplysninger i Kemikaliedatabasen kopieres –som nu - på en CD, som sendes ud til skibene.
- 9) Den sikkerhedsansvarlige på skibene udarbejder - som nu - en APB ved brug af "Arbejds miljø til Søs", hvor betingelserne i eksponeringsscenarioet også er indarbejdet (kræver tilpasning af "Arbejds miljø til Søs")
- 10) Leverandøren opdaterer løbende Kemikaliedatabasen, med oplysninger om hvorvidt produktet overholder REACH-kravene. Ved ændringer i REACH status på produktet (overholder/overholder ikke kravene) sender Kemikaliedatabasen samtidigt en e-mail til rederiet, som løbende skal forholde sig til, om produktet kan godkendes til brug på skibene.