



Hantering av biocidfärger på fritidsbåtar

Giftfri båtbottnen - en miljörekommendation från Saltsjön-Mälarens Båtförbund

Denna rekommendation har som utgångspunkt de regler som gäller för användning av vissa typer av båtbottnfärger – antifoulingfärger baserade på biocider.

Från och med 2008 är det förbjudet att använda båtar målade med tennbaserade biocidfärger så kallade TBT-färger enligt en Europaförordning¹. Dessa måste åtgärdas för att motverka utsläpp av giftiga substanser i vattnet.

För biocidfärger baserade på koppar och zink finns ingen Europaförordning utan det är Kemikalieinspektionen som reglerar vad som får användas i svenska vatten. Idag är det förbjudet att använda koppar och zinkbaserade bottenfärger i insjöar och kustvatten norr om Örskär⁴.

I Stockholms län har miljöförvaltningar tolkat detta som att även gammal, tidigare godkänd färg, måste saneras för båtar med huvudsaklig förtöjningsplats i dessa vatten. Något förbud att använda sådana färger finns för närvarande inte i Östersjön och på Västkusten.

För Stockholmsområdets båtklubbar är det därför angeläget att klubbarna ger sina medlemmar råd om hur de skall hantera problemen med biocidfärger. Transportstyrelsen har på sin hemsida² rekommenderat att båtägaren skall skrapa/slipa eller blåstra bort den befintliga färgen. Från SMBF:s sida vill vi vidga perspektivet och även ta hänsyn till båtägarnas hälsointresse, samtidigt som det naturligtvis är viktigt att hanteringen av frågan sker på ett miljösäkert sätt.

Saltsjö Mälarens Båtförbund har i en projektgrupp studerat frågan och lämnar nedan sin rekommendation till båtklubbarna.

Europaförordningen anger att fartygens skrov inte får ha de förbjudna tennföreningarna på sina skrov eller "så måste de vara täckta med en beläggning som utgör en spärr mot att sådana föreningar läcker ut"³. Detta innebär att föreningar antingen helt avlägsnas från båtbottnen eller övermålas med spärrande färg. Förordningen tar inte ställning till vilken metod som är att föredra.

Det är SMBF:s mening att en båtklubb skall rekommendera sina medlemmar att vid behov vidta ändamålsenliga åtgärder. Transportstyrelsen har på sin hemsida rekommenderat att båtägaren permanent tar bort den förbjudna färgen genom skrapa, slipa eller blåstra båtskrovet.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 angående förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg

² https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/sjofart/ts201737-broschyr_giftfri-batbotten-a5_webb_2019-04-09.pdf

³ Artikel 5

⁴ <https://www.kemi.se/bekämpningsmedel/biocidprodukter/vanliga-typer-av-biocidprodukter/batbottenfarger--om-du-maste-mala>



SMFB anser för sin del att båtklubben, med hänsyn till båtägarnas hälsa, istället bör rekommendera övermålning av eventuell giftig färg med godkänd spärrfärg. SMBF:s skäl för denna rekommendation tar sin utgångspunkt bland annat i vad som framgår i Transportstyrelsen redovisning.

Transportstyrelsen har konstaterat att av biocidfärger är TBT är den klart giftigaste biociden, och ett av de giftigaste ämnen som människan producerat över huvud taget. Men även koppar och zink i koncentrerade halter är skadligt för miljön och människohälsan.

Klubben ska därför noga överväga om den skall tillåta att någon medlem skall få blästra, slipa eller skrapa bort en giftig färg. Det ställer nämligen en rad problem på sin spets. För det första innebär den åtgärden att den som utför arbetet riskerar att exponeras för ett extremt farligt gift. Båtägarens hälsa bör ges prioritet i detta fall. Och båtklubben bör avråda från att sådana åtgärder utförs av andra än professionella aktörer.

Dessutom bör klubben noga överväga om sådant arbete skall få utföras på klubbens mark. Färgen är ju hälsofarlig. Den hotar också andra medlemmars hälsa, som kan komma i kontakt med giftet.

Giftet kan också, trots noggranna anvisningar och försiktighetsåtgärder spridas och förgifta klubbens mark. Och efter ett regn kan giftet sedan utlakas till vattnet vid klubben.

Klubbens styrelse är ansvarig inför medlemmarna att förvalta ägd mark på bästa sätt och likadant för hyrd mark mot markägaren. Styrelsen är ansvarig för att klubbens område inte utsätts för miljöförstöring eller riskeras göra det om andra likvärdiga alternativ finns. En lämplig jämförelse kan göras med asbest, som är tillåtet att ha men inte att röra.

Man skall uppmärksamma att spridning av giftet till mark eller vatten helt säkert skulle komma att bedömas som en miljöstörning enligt miljöbalken 10 kap. Och det kan inte heller uteslutas att en verksamhet av detta slag kan visa sig vara tillståndspliktig enligt miljöbalken. Till det kommer att det krävs särskilda åtgärder då det gäller omhändertagandet av avfallet.

Om en medlem vill sanera sin båt bör detta ske på en plats som kommunens miljöförvaltning (som är tillsynsmyndighet) har godkänt för ändamålet. Båtklubben/SMBF kan vara behjälplig att hos berörd kommun höra var sådan plats finns.

SMBF kommer, om någon båtägare drabbats av något föreläggande efter att denne målat båten med spärrfärg, driva frågan på förbundets kostnad i domstol. Självfallet skall då båtägaren ha använt godkänd spärrfärg och följt färgfabrikantens anvisningar vid målandet. Det är enligt SMBF:s uppfattning helt klarlagt att spärrfärg hindrar utsläpp. Tyvärr har det ännu inte officiellt undersökts hur länge spärrfärger är verksamma dvs innan slitage sänker spärreffekten. SMBF anser därför att båtägaren bör iaktta försiktighetsprincipen och underhålla skiktet varje vår före sjösättning.



SEPTEMBER 2020

Borsttvätt är också en i sammanhanget osäker metod. SMBF tror att spärrfärg klarar borsttvätt men råder av försiktighetsskäl att avstå maskinell borsttvätt eller vara extra noggrann med underhåll.

Slutligen, om någon undrar varför sanering i Europaförordningen nämns, så är det projektgruppens uppfattning, att många varv speciellt för kommersiell sjöfart har dockor och miljöer som väl lämpar sig för giftsanering. Normala båtklubbar har inte det.

En ytterligare aspekt på problemet är kostnadsfrågan. En professionellt utförd borttagning av den förbjudna färgen har beräknats kosta upp till 20–30 000 kr. En övermålning kan beräknas till cirka 2 000 kr. Om åtgärden med övermålning skulle komma att ifrågasättas av myndigheterna är de skyldiga att respektera den så kallade proportionalitetsprincipen, vilken innebär att nyttan av en åtgärd skall jämföras med nyttan av en alternativ sådan. Och där kostanden för de olika alternativen är en viktig faktor. Principen kan kallas value for money.