



Britta Eklund vid Stockholms Universitet undersöker båtbottnar med XRF-pistol. Foto: Roland Brinkberg.

TBT i färger en tickande bomb

Pausa jakten på båtägare som målar sina båtar med godkända kopparfärger. Det finns ett mycket allvarigare hot mot miljön som borde ha absolut företräde. Text: Lars Afzelius



DEN MYCKET GIFTIGA

bottenfärgen innehållande TBT, som förbjöds för användning på fritidsbåtar 1989, finns fortfarande kvar på många fritidsbåtskrov.

TBT (Tributyltenn) har varit en tillsats i båtbottnfärger för att förhindra påväxt av till exempel alger och havstulpaner. Ämnet är giftigt i mycket låga koncentrationer, enligt amerikanska källor 100 gånger giftigare än det på 1970-talet förbjudna ämnet DDT. Efter ytterligare förbud tilläts från och med 2008 inga TBT-målade fartyg att anlöpa en EU-hamn.

Vissa forskare hävdar att 10–15 procent av fritidsbåtarna i våra svenska småbåtshamnar är kontaminerade med TBT. Dessa uppgifter grundar sig på undersökningar på ett antal

fritidsbåtsbåtars vinteruppställningsplatser och man kan anta att det i första hand gäller kuststräckan Stockholm – Strömstad och båtar byggda före 1989. TBT finns förutom på båtbottnar även i botten sediment och i marken på båtuppställningsplatser, men Båtliv tar i denna artikel enbart upp förekomsten av TBT på båtskrov.

RÖRIG INFORMATION OCH motsägelsefulla påbud från olika myndigheter och auktoriteter gör det omöjligt för båtägaren att ta hand om den giftbomb som en ”TBT-båt” kan utgöra.

Miljöbalken tillämpas efter egna huvuden utan gemensam styrning. **Stockholms stad** säger: ta bort all färg, på vilket sätt väljer båtägaren själv, och

hoppa över målning eller använd giftfri bottenfärg. **Transportstyrelsen** ber oss vänta med att blåstra bort bottenfärgen tills vi vet mera. **Arbetsmiljöverket** förbjuder blåstring och slipning och rekommenderar slipfri spärrfärg.

Forskaren **Britta Eklund** på ”Happy Boat” och **Stockholms Universitet** påstår att spärrskikt inte är att lita på och därför måste båtar, vars skrov indikerar förekomst av TBT i underliggande färglager saneras. Några färgfabrikanten har presenterat nya giftfria bottenfärger, lämpliga att användas utanpå en spärrfärg, men enligt Stockholm stad får inte sådana färger användas i Mälaren.

LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS län har beviljat LOVA-bidrag till blåstring för 2,4 Mkr, något som **Transportstyrelsen** och

Båtliv AVSLOJAR

Lina Petersson, sakkunnig för båtmedvetenhet på Sjö- och luftfartsavdelningen på Transportstyrelsen, sannolikt inte gillar. Någon länsstyrelse delar bara ut LOVA-bidrag för installation av borsttvättar och sanering av båtbottnar. Vilken garanti finns för att en TBT-målade båt inte tvättas på sådant ställe, om inte ens båtägaren själv vet vilken färg båten ursprungligen är målade med.

MÄTMETODEN MED EN så kallad XRF-analysator indikerar genom screening förekomsten av tenn som i sin tur kan innebära förekomst av TBT. Men det är ingen säker metod eftersom det i nyare båtar även finns förtennade elkablar och lödningar, vilka kan ge utslag. Enda sättet att fastställa förekomsten av TBT är att låta analysera skrapprov av underliggande färglager på skrovsidan.

För blästring och slipning av skrov finns inga fastställda bestämmelser. Vem som helst kan be en båtägare att täcka sin båt runt om för att sedan låta blåstra den och därefter lämna över till båtägaren att ta hand om det pulveriserade färgskiktet om det ens finns någonting kvar på uppställningsplatsen.

Det finns bilder som visar bland annat en båtuppställningsplats för 200 båtar, där båtbottnar slipas 150 m från en skola med 450 barn, vilka riskerar att andas in luft med förekommande TBT-partiklar. På nätet hittar man ett blästringsföretag som erbjuder blästring av tre st 30 fots båt på samma plats för totalt 17 000 kr utan garanti för ett miljömässigt omhändertagande av giftiga TBT-rester.

EN BÄTTRE INSIKT om den miljöpåverkan som för närvarande utgör det största hotet, krävs för att kunna minska riskerna för miljöskador vid sanering av TBT-målade fritidsbåtar.

Uppenbarligen saknas den insikten eftersom de flesta projekt handlar om att hitta alternativ till våra godkända kopparfärger. TBT-hotet, som kräver mer genomgripande åtgärder, intresserar idag bara enskilda aktörer och entreprenörer. Det finns ingen anledning att fördröja ett organiserat samarbete mellan myndigheter och båtlivet orga-

nisationer. Båtliv har via läsarkontakter fått många förslag på nödvändiga åtgärder och presenterar sex av dem.

VEM BLIR FÖRST ut på plan för att agera i det för båtlivet allvarliga miljöhotet?

- Berörda myndigheter är i första hand Transportstyrelsen och Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) som i samråd med båtbranschen och båtorganisationerna omgående måste sprida ett gemensamt budskap om krav på att ta hand om TBT-giftet.

- Låt Havs- och Vattenmyndigheten snarast ta fram rekommendationer avseende certifieringskrav för blästringsföretag som hanterar båtbottnblästring.

- Eftersom det råder delade meningar om nytta och risker med att lägga på spärrskikt på TBT-målade ytor måste ett utvärderingsprojekt omgående startas för att klarlägga fakta som vägledning för båtägaren. Om det visar sig att spärrskiktet fungerar så har man ju nästan löst hela TBT-problemet.

- Nuvarande båtägare till båtar byggda före 1989 måste omgående undersöka och försöka fastställa om TBT förekommer på båtskroven. Det kan ske genom nuvarande eller tidigare ägares kunskaper samt mätningar och färganalysprov. Den som avser att köpa en båt byggd före 1989 bör också kräva ett intyg från ägaren huruvida båten är målade med TBT-färg eller inte. Svenska Båtunionen kan vara katalysator och driva på en inventering med tillhörande dokumentation.

- Tillåt endast miljöcertifierade blästringsföretag att hantera TBT-målade fritidsbåtar och fastställ regler för täckning av båt utomhus och inomhus i särskilda utrymmen.

- Stimulera genom särskilda bidrag under ett par år till sanering och omhändertagande av TBT-färg.

VI HOPPAS ATT Svenska Båtunionen tillsammans med övriga antar utmaningen att ge båtfolket tydliga regler för sanering av "TBT-skrov" och övermålning med spärrskikt. ☺



Det händer aldrig mig...

MOB+TM
WIRELESS MAN OVERBOARD SYSTEM

...men om det händer,
se till att vara rätt utrustad.



Generation 2 med full säkerhet och frihet ombord!

MOB+TM har satt en ny standard för både enkelhet och teknik när det gäller trådlösa dödmansgrepp.

MOB+TM är utvecklad för att leverera 100% driftsäkerhet samtidigt som avstängningen av motorn skall ske en sekund efter att användaren fallit överbord.



Läs mer om MOB+
på www.comstedt.se

