

## Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg;

TSFS 2017:18

Utkom från trycket  
den 10 april 2017

SJÖFART

beslutade den 29 mars 2017.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 2 § och 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

*dels* att 2 kap. 9 a §, 5 kap. 2–4 §§ och 13 kap. 1, 20, 24, 27, 49 och 52 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas tre nya paragrafer, 4 kap. 10 a §, 6 kap. 38 a § och 13 kap. 24 b §, av följande lydelse samt beslutar följande allmänna råd.

### 2 kap.

**9 a §<sup>1</sup>** Svenska fartyg som ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE) enligt 13 kap. 48–52 §§, ska genomgå följande besiktningar:

1. Fartyget ska innan IEE-certifikatet utfärdas för första gången genomgå en första besiktning. Vid besiktningen ska det fartygsspecifika EEDI-värdet och SEEMP-planen motsvarande kraven i 13 kap. kunna uppvisas ombord.

2. Vid en väsentlig förändring av ett nytt fartyg ska fartyget genomgå en förnyad besiktning. Vid besiktningen ska det kunna uppvisas att det fartygsspecifika EEDI-värdet har räknats om efter behov och att det uppfyller kravet i 13 kap. 50 §, med den reduktionsfaktor som är tillämplig på det förändrade fartygets typ och storlek i den fas som motsvarar det fastställda datumet för tecknande av byggnadskontrakt, för kölsträckning eller för leverans av det ursprungliga fartyget i enlighet med 13 kap. 51 §.

3. Om fartyget genomgår en väsentlig förändring som är så omfattande att Transportstyrelsen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg, ska fartyget genomgå en första besiktning av det fartygsspecifika EEDI-värdet när styrelsen finner detta nödvändigt. Vid besiktningen ska det kunna uppvisas att det fartygsspecifika EEDI-värdet är beräknat och att det uppfyller kravet i 13 kap. 51 §, med den tillämpliga reduktionsfaktor som motsvarar det för-

<sup>1</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/5.

ändrade fartygets typ och storlek det datum då kontrakt om förändringen tecknades eller, om kontrakt saknas, det datum då förändringen påbörjades. Vid besiktningen ska SEEMP-planen som krävs enligt 13 kap. 53 § finnas ombord.

4. Existerande fartyg ska uppfylla kravet i 13 kap. 53 § om att ha en SEEMP-plan ombord vid mellanliggande eller förnyad besiktning i enlighet med 7 § oavsett vilken som kommer först.

#### 4 kap.

**10 a §<sup>2</sup>** Transportstyrelsen kan medge undantag från krav på stabilitetsinstrument enligt 6 kap. 38 a § för

1. oljetankfartyg sysselsatt med ett så begränsat antal lastfall att alla förutsebara förhållanden har godkänts i fartygets stabilitetsdokument,
2. oljetankfartyg vars stabilitet verifieras på distans på ett sätt som godkänts av Transportstyrelsen,
3. oljetankfartyg som lastas inom ett godkänt intervall av lastfall eller
4. oljetankfartyg konstruerade före 1 januari 2016 med godkända KG/-GM-gränskurvor omfattande alla tillämpliga intakt- och skadestabilitetskrav.

#### 5 kap.

**2 §<sup>3</sup>** Sludge får pumpas till mottagningsanordning direkt från sludgetanken genom landanslutningen enligt 5 §, eller avyttras med annan godkänd metod, såsom förbränningsanläggning eller panna, som ska antecknas i punkt 3.2 i supplement A eller B till fartygets internationella oljeskyddscertifikat (IOPP).

**3 §<sup>4</sup>** Fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och som har anordning för rening av bränn- och smörjolja samt uppsamlingsanordning för oljeläckage i maskinrum ska ha sludgetank som

1. har tillräcklig kapacitet med hänsyn till fartygets nyttjande, typ av maskineri och övrig utrustning för uppsamling av den sludge som inte kan omhändertaras på annat sätt,
2. är utrustad med pump avsedd för avlämning av sludge i enlighet med 2 §,
3. inte har någon direkt koppling till länsvattensystem, länsvattentank, tanktak eller länsvattenseparator annat än
  - a) manuellt manövrerade självstängande dräneringsventiler där man visuellt kan iakttä utfällt vatten som leds till länsvattentank eller länsgröp eller annat arrangemang, förutsatt att det inte finns någon direkt koppling till länsvattensystemets rörsystem och

<sup>2</sup> MSC.1/Circ. 1461, Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers.

<sup>3</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/12.2.

<sup>4</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/12.3.

b) sludgetank och länsvattensystem får ha gemensam rördragning till landanslutningen enligt 5 § men får inte tillåta överföring av sludge till länsvattensystemet.

4. är konstruerad så att ingen rördragning har förbindelse överbord annan än landanslutning enligt 5 §,

5. utformad och konstruerad så att rengöring av tanken och avlämnandet av rester till mottagningsanordning underlättas. Fartyg levererat 31 december 1979 eller tidigare ska tillämpa detta krav så långt det är rimligt och praktiskt möjligt.

4 §<sup>5</sup> Fartyg som levererats före 1 januari 2017 ska uppfylla kraven i 3 § senast vid första förnyade besiktningen som fartyget genomgår från och med den 1 januari 2017.

## 6 kap.

**38 a §** Alla oljetankfartyg ska vara utrustade med stabilitetsinstrument som kan verifiera att de intakt- och skadestabilitetskrav, som godkänts av Transportstyrelsen, är uppfyllda<sup>6</sup>.

Oljetankfartyg konstruerade före 1 januari 2016 ska uppfylla kravet i första stycket vid den första planerade förnyade besiktningen efter 1 januari 2016 men inte senare än 1 januari 2021. Ett stabilitetsinstrument som installerats före 1 januari 2016 behöver dock inte bytas ut, om det klarar att verifiera att gällande intakt- och stabilitetskrav uppfylls.

## 13 kap.

1 §<sup>7</sup> I detta kapitel ska följande definitioner gälla. I övrigt används de beteckningar som framgår av bilaga 1.

---

<i>bulkfartyg</i>	fartyg avsett att frakta torra bulkklaster, inklusive fartygstyper såsom malmfartyg. <i>Kommentar:</i> Malmfartyg såsom det definieras i SOLAS, kapitel XII, regel 1, med undantag av kombinationsfartyg
<i>brännolja</i>	bränsle som levererats till, och avses användas till fartygs framdrivning, inklusive gas, destillat och restbränslen
<i>containerfartyg</i>	fartyg utformat enbart för att frakta containrar i lastrum och på däck

<sup>5</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/12.4.

<sup>6</sup> MSC.1/Circ. 1229, Guidelines for the Approval of Stability Instruments och MSC.1/Circ. Guidelines for the verification of stability requirements for tankers.

<sup>7</sup> Senaste lydelse TSFS 2014:79. Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/2.

<i>EEDI</i>	index för energieffektivitet (Energy Efficiency Design Index)
<i>existerande fartyg</i>	fartyg som inte definieras som <i>nytt fartyg</i> i detta kapitel
<i>fartyg levererat den 1 september 2019 eller senare</i>	fartyg <ol style="list-style-type: none"> <li>1. för vilket byggnadskontrakt tecknats 1 september 2015 eller senare; eller</li> <li>2. när byggnadskontrakt inte finns, vars köl sträckts eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars 2016; eller</li> <li>3. som levererats den 1 september 2019 eller senare</li> </ol>
<i>fartygsspecifikt EEDI-värde</i>	EEDI-värdet för ett enskilt fartyg
<i>gastankfartyg</i>	lastfartyg, annat än LNG-tankfartyg, byggt eller anpassat för att frakta alla typer av kondenserade gaser i bulk
<i>icke-konventionell framdrivning</i>	annan framdrivning än konventionell framdrivning, såsom dieselektrisk framdrivning, turbin- eller hybridframdrivning
<i>installerad motor</i>	motor som är monterad eller ska monteras på ett fartyg inklusive bärbar hjälpmotor, endast om dess bränsle-, kyl- och avgassystem är en integrerad del av fartyget. Ett bränslesystem anses integrerat i fartyget endast om det är permanent installerat i fartyg. Denna definition inkluderar en marin dieselmotor som används som supplement eller som ökar fartygets installerade effekt och är avsedd att vara en integrerad del av fartyget

-----

*Kontrollområden:*

<i>kombinationsfartyg</i>	fartyg utformat för att lasta 100 % dödvikt med både flytande och torr bulklast
<i>kryssningsfartyg</i>	passagerarfartyg, som inte har något lastdäck, som är byggt enbart för transport av passagerare i hytter för övernattninng på sjöresa
<i>konventionell framdrivning</i>	framdrivning med kolvmotor av förbränningstyp som kopplats till propelleraxel direkt eller via växellåda
<i>kylfartyg</i>	fartyg utformat enbart för att frakta kylda laster i lastrum

<i>lastfartyg med isbrytande förmåga</i>	lastfartyg som byggts för att, med en hastighet om minst 2 knop, bryta jämn is vars tjocklek är 1 m eller med en böjhållfasthet om åtminstone 500 kPa
<i>LNG-tankfartyg</i>	lastfartyg byggt eller anpassat för att frakta flytande naturgas (LNG) i bulk
<i>motor</i>	marin dieselmotor, dvs. kolvförbränningsmotor som drivs med ett flytande bränsle eller med gasformigt bränsle i kombination med flytande bränsle. Som motor avses även gasdriven motor installerad på ett fartyg vars köl sträckts, eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars eller senare samt ytterligare gasdriven motor eller icke identisk gasdriven ersättningsmotor som installerats 1 mars 2016 eller senare
<i>nytt fartyg</i>	Avser ett fartyg <ol style="list-style-type: none"> <li>1. för vilket byggnadskontrakt tecknats den 1 januari 2013 eller senare,</li> <li>2. om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller senare, eller</li> <li>3. vilket levereras den 1 juli 2015 eller senare</li> </ol>

-----

**20 §<sup>8</sup>** För en större ombyggnad som omfattar ersättning av en motor med en icke identisk motor eller installation av ytterligare en motor, ska de krav i 22–24 §§ gälla som är i kraft vid utbytet eller nyinstallationen.

En ersättningsmotor som inte kan uppfylla 24 § (steg III) får i stället uppfylla 23 § (steg II).

***Allmänna råd***

*Bedömningen av om det är möjligt för ersättningsmotor att uppfylla 24 § bör göras enligt de förutsättningar som anges i riktlinjerna i resolution MEPC.230(65).*

**24 §<sup>9</sup>** Inom kväve- och utsläppskontrollområde är drift av motorer installerade i fartyg byggda den 1 januari 2016 eller senare inte tillåten, om inte annat följer av 3–5 §§, om utsläppet av kväveoxider (räknat som det totala vägda utsläppet av NO<sub>x</sub>) från motorn ligger över följande gränsvärden:

1. 3.4 g/kWh när  $n$  är lägre än 130 rpm,
2.  $9n^{(-0.2)}$  g/kWh när  $n$  är 130 eller mer men lägre än 2000 rpm, och
3. 2.0 g/kWh när  $n$  är 2000 rpm eller högre.

$n$  = motorns nominella varvtal, och

<sup>8</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.2.2.

<sup>9</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.5.1.

rpm anger drivaxelns varvtal per minut.

**24 b §<sup>10</sup>** Bestämmelserna i 24 § ska inte tillämpas på

1. dieselmotorer installerade på fritidsfartyg med en längd mindre än 24 m, eller

2. dieselmotorer med en total effekt mindre än 750 kW installerade på fartyg där Transportstyrelsen har godkänt att fartyget på grund av sin konstruktion inte kan följa kraven i 24 § eller

3. dieselmotorer installerade på fritidsfartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 och en längd om 24 m eller mer som levererats före 1 januari 2021.

**27 §** Bestämmelserna i 25–26 §§ gäller inte om ett fartygs redare kan påvisa för Transportstyrelsen att en godkänd ombyggnadsmetod inte finns kommersiellt tillgänglig eller att en godkänd metod inte är tillämplig. Anteckning om detta ska göras i IAPP-certifikatet. Fartygets motor ska i sådant fall bli föremål för ombyggnad enligt en godkänd ombyggnadsmetod senast vid den nästa årliga besiktning som infaller efter det att en godkänd ombyggnadsmetod finns tillgänglig.

**49 §<sup>11</sup>** Bestämmelserna om fartygs energieffektivitet i 49–53 §§ gäller alla fartyg med en bruttodräktighet om minst 400, förutom:

– Svenska fartyg som uteslutande framförs inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa fartyg ska dock följa reglerna så långt detta är rimligt och praktiskt möjligt.

– Fartyg som inte har mekanisk framdrivning.

– Plattformer inklusive flytande produktions-, lagrings- och avlastningsenheter (FPSO) och flytande lagringsenheter (FSU) oavsett framdrivning.

Bestämmelserna i 51–52 §§ gäller inte för fartyg som har icke-konventionell framdrivning och lastfartyg som har isbrytande förmåga. Dock ska bestämmelserna tillämpas på kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning som levererats den 1 september 2019 eller senare.

**52 §<sup>12</sup>** Tillåtet EEDI-värde som faller under en eller flera fartygskategorier som definieras i 1 §, förutom passagerarfartyg, ska beräknas för varje

1. nytt fartyg,

2. nytt fartyg som har genomgått en väsentlig förändring, och

3. nytt eller existerande fartyg som har genomgått en väsentlig förändring som är så omfattande att Transportstyrelsen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg.

Tillåtet EEDI-värde ska beräknas enligt följande formel:

<sup>10</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.5.2.

<sup>11</sup> Senaste lydelse TSFS 2013:34. Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/19.1-3.

<sup>12</sup> Senaste lydelse TSFS 2013:92. Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/21.1

Fartygsspecifikt EEDI-värde  $\leq$  Tillåtet EEDI-värde =  $(1-X/100) \times$  Referenslinjevärde där

X = den reduktionsfaktor som specificeras i tabell 1 för det tillåtna EEDI-värdet jämfört med referenslinjen.

För fartyg som omfattas av första stycket 3 ska det fartygsspecifika EEDI-värdet räknas enligt formeln i andra stycket med den tillämpliga reduktionsfaktorn som motsvarar det förändrade fartygets fartygstyp och storlek det datum då kontrakt om förändringen tecknades, eller om kontrakt saknas, det datum då förändringen påbörjades.

**Tabell 1. Reduktionsfaktorer (i procent) för EEDI-värdet i förhållande till EEDI-referenslinjen**

Fartygstyp	Storlek	Fas 0	Fas 1	Fas 2	Fas 3
		1 jan 2013–31 dec 2014	1 jan 2015–31 dec 2019	1 jan 2020–31 dec 20124	1 jan 2025 och framåt
Kombinationsfartyg	20 000 DWT och över	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
LNG-tankfartyg***	10 000 DWT och över	n/a	10**	20	30
Ro-ro- biltransportfartyg	10 000 DWT och över	n/a	5**	15	30
Ro-ro-lastfartyg***	2 000 DWT och över	n/a	5**	20	30
	1 000 – 2 000 DWT	n/a	0 – 5*,**	0 – 20*	0 – 30*
Ro-ro- passagerarfartyg***	1 000 DWT och över	n/a	5**	20	30
	250 – 1 000 DWT	n/a	0-5*,**	0-20*	0-30*

Kryssningsfartyg*** med icke- konventionell framdrivning	85 000 GT och över  25 000 – 85 000	n/a  n/a	5**  0-5*.**	20  0-20*	30  0-30*
---	---	----------------	--------------------	-----------------	-----------------

\* Reduktionsfaktorn ska interpoleras linjärt mellan de båda värdena beroende av fartygsstorlek. Reduktionsfaktorns lägre värde ska tillämpas på den mindre fartygsstorleken.

\*\* Fas 1 inleds 1 september 2015 för denna fartygskategori.

\*\*\* Reduktionsfaktorn gäller för fartyg som levererats 1 september 2019 eller efter.

n/a betyder att inget tillåtet EEDI-värde är tillämpligt.

Referenslinjevärdena ska beräknas enligt följande:

$$\text{Referenslinjevärde} = a \times b^{-c}$$

där

a, b och c = de parametrar som anges i tabell 2.

**Tabell 2. Parametrar för fastställande av referensvärden för de olika fartygstyperna**

Fartygstyp enligt definitioner i 1 §	a	b	c
Kombinationsfartyg	1 219,00	DWT av fartyget	0,488
Ro-ro-biltransportfartyg	$(\text{DWT}/\text{GT})^{-0.7} 780,36$ när $\text{DWT}/\text{GT} < 0,3$ 1 812,63 när $\text{DWT}/\text{GT} \geq 0,3$	DWT av fartyget	0,471
Ro-ro-lastfartyg	1 405,15	DWT av fartyget	0,498
Ro-ro-passagerarfartyg	752,16	DWT av fartyget	0,381
LNG-tankfartyg	2 253,7	DWT av fartyget	0,474
Kryssningsfartyg med icke konventionell framdrivning	170,84	GT av fartyget	0,214

Om ett fartygs konstruktion medger att det faller under mer än en av definitionerna av fartygstyper som specificeras i tabell 2, ska fartygets tillåtna EEDI-värde vara det strängaste (lägsta) tillåtna EEDI-värdet.



För varje fartyg som omfattas av denna regel ska den installerade effekten för framdrivning inte vara mindre än den framdrivningskraft som behövs för att upprätthålla fartygets manövreringsförmåga under svåra förhållanden.

-----

\_\_\_\_\_

Denna författning träder i kraft den 1 maj 2017.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Nicklas Berndtsson  
(Sjö- och luftfartsavdelningen)