

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

TSFS 2013:34

Utkom från trycket
den 3 maj 2013

SJÖFART

beslutade den 18 april 2013.

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. 3 § och 13 kap 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sju nya paragrafer, 2 kap 9 a §, 13 kap. 24 a § och 48–52 §§, samt närmast före 13 kap. 48, 50, 51 och 52 §§ nya rubriker av följande lydelse.

2 kap.

3 §¹ Utöver de certifikat som krävs enligt 1 § ska alla fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och alla plattformar som nyttjas i internationell trafik ha ett *internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP)* och ett *internationellt energieffektivitetscertifikat IEE-certifikat (IEE)*, som visar att tillämpliga krav i 13 kap. är uppfyllda. IAPP-certifikatet är giltigt i högst fem år. IEE-certifikatet är giltigt under hela fartygets livslängd, eller tills fartyget tas ur drift eller nytt certifikat utfärdas som följd av en väsentlig förändring.

Bestämmelser om internationellt emissionsbegränsningscertifikat (EIAPP) finns i 13 kap.

9 a §² 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 ska fartyget genomgå en förnyad besiktning. Vid besiktningen ska det kunna uppvisas att det fartygsspecifika

¹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/6.

² Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/5.

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 förändrade 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. 52 § finnas ombord.

4. Existerande fartyg ska uppfylla kravet i 13 kap. 52 § om att ha en SEEMP-plan ombord vid mellanliggande eller förnyad besiktning i enlighet med 7 § oavsett vilken som kommer först³.

13 kap.

1 §⁴ I detta kapitel ska följande definitioner gälla. I övrigt används de beteckningar som framgår av bilaga 1.

Ackrediterat laboratorium

Mätlaboratorium som är ackrediterat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁵ av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 mot SS-EN ISO/IEC 17025⁶ för att utföra kontrollmätningar och utfärda dokumentation i enlighet med kraven i detta kapitel.

Bulkfartyg

Fartyg avsett att frakta torra bulklaster, inklusive fartygstyper såsom malmfartyg.

Kommentar: Malmfartyg såsom det definieras i SOLAS, kapitel XII, regel 1, med undantag av kombinationsfartyg.

Containerfartyg

Fartyg utformat enbart för att frakta containrar i lastrum och på däck.

³ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/22.

⁴ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/2.

⁵ EGT L 281, Celex 32008R0765.

⁶ SS-EN ISO/IEC 17025, Allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier.

<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>Fartygsspecifikt EEDI-värde</i>	EEDI-värdet för ett enskilt fartyg.
<i>Gastanfartyg</i>	Lastfartyg byggt eller anpassat för att frakta alla typer av kondenserade gaser i bulk.
<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:

Kvävekontrollområde Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom kväveoxider (NO_x) samt åtföljande negativa effekter på människors hälsa samt på land- och havsområden.

Kommentar: Ett kvävekontrollområde kan ingå i ett utsläppskontrollområde.

Svavelkontrollområde Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom svaveloxider (SO_x) och partiklar samt åtföljande negativa effekter på människors hälsa samt på land- och havsområden.

Kommentar: Ett svavelkontrollområde kan ingå i ett utsläppskontrollområde.

Utsläppskontrollområde Vattenområde inklusive hamnområde utsett av IMO, inom vilket det finns bestämmelser för att förhindra, minska och kontrollera luftförorening genom antingen kväveoxider (NO_x) eller svaveloxider (SO_x) och partiklar eller alla tre tillsammans, samt åtföljande negativa effekter på människors hälsa samt på land- och havsområden.

<i>Kombinationsfartyg</i>	Fartyg utformat för att lasta 100 % dödvikt med både flytande och torr bulklast.
<i>Kylfartyg</i>	Fartyg utformat enbart för att frakta kylda laster i lastrum.
<i>Motor</i>	Marin dieselmotor, dvs. kolvförbränningsmotor som drivs med ett flytande bränsle eller med gasformigt bränsle i kombination med flytande bränsle.
<i>Nytt fartyg</i>	Avser ett fartyg <ol style="list-style-type: none"> 1. för vilket byggnadskontrakt tecknats den 1 januari 2013 eller senare, 2. om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller senare, eller 3. vilket levereras den 1 juli 2015 eller senare.
<i>Passagerarfartyg</i>	Fartyg som medför fler än 12 passagerare.
<i>Ro-ro-biltransportfartyg</i>	Lastfartyg med ro-ro-lastutrymmen utformat för att frakta tomma bilar och lastbilar.
<i>Ro-ro-lastfartyg</i>	Fartyg med ro-ro-lastutrymmen utformat för transport av roll-on-roll-off-lastenheter.
<i>Ro-ro-passagerarfartyg</i>	Passagerarfartyg med ro-ro-lastutrymmen.
<i>SEEMP</i>	Fartygsspecifik plan för energieffektivitetshandling (Ship Energy Efficiency Management Plan).
<i>Teknisk EEDI-fil</i>	Tekniskt dokument som visar hur beräknat EEDI har tagits fram (the EEDI technical file).
<i>Tillåtet EEDI-värde</i>	Högsta tillåtna EEDI-värdet för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
<i>Torrlastfartyg</i>	Fartyg med ett eller flera däck, i första hand utformat för att frakta styckegods. <i>Kommentar:</i> Undantagna från denna definition är följande specialbyggda torrlastfartyg, som inte finns med i beräkningen av referenslinjer för denna fartygstyp: fartyg för transport av boskap, pråmbärande fartyg, fartyg avsedda för tunga laster, båttransportfartyg och kärnbränslefartyg.

24 a §⁷ Kväve- och utsläppskontrollområde enligt 24 § avser det Nord-amerikanska området och Förenta staternas karibiska havsområde såsom det anges i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle.

Fartygs energieffektivitet

48 § Med väsentlig förändring i 50–52 §§ avses en förändring av ett fartyg som

1. väsentligt ändrar fartygets dimensioner, lastkapacitet eller maskineffekt,
2. ändrar fartygets typ,
3. enligt Transportstyrelsens bedömning görs i syfte att väsentligt förlänga fartygets livslängd,
4. på annat sätt ändrar fartyget så att det, om det vore ett nytt fartyg, skulle lyda under relevanta bestämmelser i dessa föreskrifter som inte är tillämpliga på fartyget i egenskap av existerande fartyg, eller
5. väsentligt ändrar fartygets energieffektivitet och omfattar alla typer av förändringar som skulle kunna leda till att fartyget överskrider det tillämpliga tillåtna EEDI-värdet.

49 §⁸ Bestämmelserna för 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.

Bestämmelserna om fartygs energieffektivitet gäller inte för fartyg som har

- dieselelektrisk framdrivning,
- framdrivning med turbiner, eller
- framdrivning med hybridteknik.

Undantag

50 §⁹ Transportstyrelsen kan medge undantag från bestämmelserna i 51 och 52 §§. Undantag kan dock inte ges för fartyg

1. för vilka byggnadskontrakt är tecknat den 1 januari 2017 eller senare,
2. om byggnadskontrakt saknas, vilka är kölsträckta eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2017 eller senare,
3. vilka levereras den 1 juli 2019 eller senare, eller
4. vid en väsentlig förändring av ett nytt eller existerande fartyg som genomförs den 1 januari 2017 eller senare och vid vilken 2 kap. 9 a § 2 och 3 är tillämpliga.

⁷ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.

⁸ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/19.

⁹ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/19.

Fartygsspecifikt EEDI-värde

51 §¹⁰ Fartygsspecifikt EEDI-värde som faller under en eller flera fartygskategorier som definieras i 1 § 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.

Fartygsspecifikt EEDI-värde ska vara uträknat för varje enskilt fartyg och ange fartygets beräknade prestanda med avseende på energieffektivitet. Fartygsspecifikt EEDI-värde ska även åtföljas av en teknisk EEDI-fil som ska innehålla nödvändig information för beräkningen av det fartygsspecifika EEDI-värdet och visa beräkningsgången.

Det fartygsspecifika EEDI-värdet ska kontrolleras utifrån den tekniska EEDI-filen av Transportstyrelsen eller av en erkänd organisation.

Det fartygsspecifika EEDI-värdet ska beräknas enligt resolution MEPC.212(63)¹¹.

Tillåtet EEDI-värde

52 §¹² Tillåtet EEDI-värde som faller under en eller flera fartygskategorier som definieras i 1 § 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:

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

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.

¹⁰ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/20.

¹¹ MEPC.212(63), Guidelines on the method of calculation of the Energy Efficiency Design Index for new ships.

¹² Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/21.

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

Fartygstyp	Storlek	Fas 0 1 jan 2013 – 31 dec 2014	Fas 1 1 jan 2015 – 31 dec 2019	Fas 2 1 jan 2020 – 31 dec 2024	Fas 3 1 jan 2025 och framåt
Bulkfartyg	20 000 DWT och över	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Gastanfartyg	10 000 DWT och över	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Tankfartyg	20 000 DWT och över	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Containerfartyg	15 000 DWT och över	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Torrlastfartyg	15 000 DWT och över	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–15*	0–30*
Kylfartyg	5 000 DWT och över	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 DWT	n/a	0–10*	0–15*	0–30*
Kombinationsfartyg	20 000 DWT och över	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*

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

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
Bulkfartyg	961,79	DWT av fartyget	0,477
Gastanfartyg	1120,00	DWT av fartyget	0,456
Tankfartyg	1218,80	DWT av fartyget	0,488
Containerfartyg	174,22	DWT av fartyget	0,201
Torrlastfartyg	107,48	DWT av fartyget	0,216
Kylfartyg	227,01	DWT av fartyget	0,244
Kombinationsfartyg	1219,00	DWT av fartyget	0,488

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.

Fartygs plan för energieffektivitetshantering

53 §¹³ Ombord på varje fartyg ska det finnas en SEEMP-plan som får utgöra en del av fartygets säkerhetsorganisation.

Denna författning träder i kraft den 15 maj 2013.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Albert Wiström
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

¹³ Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/22.