

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

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket  
den [DATUM ÅR]

SJÖFART

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 1 kap. 2 §, 2 kap. 27 §, 4 kap. 1 och 3 §§, 5 kap. 4 §, 7 kap. 1 § och 9 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 rubriken närmast före 5 kap. 9 § ska utgå,

*dels* att 2 kap. 2 §, 3 kap. 1 och 3 §§, 4 kap. 9 och 10 §§, 5 kap. 6 och 9 §§, 6 kap. 7, 34, 38 a, 53 och 75 §§, 7 kap. 10 §, 8 kap. 9 och 10 §§, 9 kap. 3, 12 och 50 §§, 11 kap. 3, 6, 7 och 9 a §§, 12 kap. 6, 7, 9, 10, 15, 17, 20–22 §§, 13 kap. 8, 24 24 a, 41, 42, 51 och 52 §§, bilaga 7 samt rubrikerna närmast före 5 kap. 9 § och 6 kap. 34 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas sju nya paragrafer, 9 kap. 34 a och 34 b §, 12 kap. 10 a, 17 a och 17 b §§, 13 kap. 24 b och 24 c §§,  
samt beslutar följande allmänna råd.

### 2 kap.

2 § Kemikalietankfartyg som har ett internationellt kemikalietankfartygs-säkerhetscertifikat som visar att det uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden), behöver inte dessutom ha ett föroreningsskydds-certifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (NLS).

<sup>1</sup> Anmälan har gjorts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster, i den ursprungliga lydelsen.

### 3 kap.

**1 §** Utrustning som används, installeras eller placeras ombord på fartyg och som det finns bestämmelser om i dessa föreskrifter, ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:81) om marin utrustning i den utsträckning som följer av den författningen.

Utrustning som används, installeras eller placeras ombord på fartyg och som det finns bestämmelser om i dessa föreskrifter men inte omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:81) om marin utrustning, ska uppfylla de krav som ställs i dessa föreskrifter för utrustning.

**3 §** Varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i Turkiet, eller som har sitt ursprung i och som lagligen saluförs i en Eftastat som är part i EES-avtalet, förutsätts vara förenliga med dessa bestämmelser. Tillämpningen av dessa bestämmelser omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 764/2008 av den 9 juli 2008 om förfaranden för tillämpning av vissa nationella tekniska regler på produkter som lagligen saluförts i en annan medlemsstat och om upphävande av beslut nr 3052/95/EG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 21) fram till den 18 april 2020 och ska från och med den 19 april 2020 omfattas av förordning (EU) 2019/515 av den 19 mars 2019 om ömsesidigt erkännande av varor som är lagligen saluförda i en annan medlemsstat.

### 4 kap.

**9 §<sup>2</sup>** Krav på sloptankar enligt 6 kap. 40–45 §§, övervaknings- och kontrollsystem enligt 6 kap. 53 § och gränsskiktmatrare enligt 6 kap. 54 § behöver inte efterlevas av oljetankfartyg om:

1. resornas varaktighet är högst 72 timmar,
2. resorna företas inom 50 nautiska mil från närmaste land,
3. fartyget sysselsätts uteslutande i fart mellan hamnar och terminaler inom en stat som är fördragsslutande part till MARPOL 73/78, och
4. alla oljehaltiga blandningar behålls ombord och avlämnas till en motagningsanordning.

Att dessa förutsättningar är uppfyllda ska kunna redovisas vid begäran av Transportstyrelsen.

**10 §<sup>3</sup>** Krav på övervaknings- och kontrollsystem enligt 6 kap. 53 § och gränsskiktmatrare enligt 6 kap. 54 § behöver inte efterlevas av annat oljetankfartyg än som avses i 9 § om:

1. fartyget är ett oljetankfartyg levererat den 1 juni 1982 eller tidigare med en dödvikt av minst 40 000 och uppfyller förutsättningarna för undantag enligt 7 §, eller
2. oljetankfartyget
  - a) är sysselsatt uteslutande inom specialområde, eller

<sup>2</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/3.4.

<sup>3</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/3.5.

b) är sysselsatt uteslutande utanför specialområde men inom 50 nautiska mil från närmaste land, och

– är sysselsatt i fart mellan hamnar och terminaler inom en stat som är fördragsslutande part till MARPOL 73/78, eller

– företar resa som har en varaktighet av högst 72 timmar och som sker inom gränser som fastställs av Transportstyrelsen.

Dessutom ska följande villkor vara uppfyllda:

1. alla oljehaltiga blandningar ska behållas ombord och avlämnas till mottagningsanordning,

2. mottagningsanordningar finns i de lastningshamnar som fartyget anlöper,

3. det på det internationella oljeskyddscertifikatet (IOPP) är angivet att fartyget är sysselsatt uteslutande inom specialområde eller företar resa som har en varaktighet av högst 72 timmar och som sker inom gränser som fastställs av Transportstyrelsen, och

4. anteckning görs i oljedagbok II om vilken mängd som lämnats, vid vilken tidpunkt och i vilken hamn detta skett.

Att dessa förutsättningar är uppfyllda ska kunna redovisas vid begäran av Transportstyrelsen.

## 5 kap.

6 §<sup>4</sup> Fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 men mindre än 10 000 ska ha ett system för behandling av länsvatten som består av:

1. länsvattenseparator som säkerställer att oljeinnehållet i länsvattnet överbord inte överstiger 15 ppm, och

2. kontrollsystem som utgörs av oljehaltsmätare med larmanordning.

Till varje behandlings- och kontrollsystem för länsvatten ska det finnas en av tillverkaren utfärdad handbok för drift och underhåll ombord.

Ett behandlings- och kontrollsystem för länsvatten får funktionstestas utan att fartyget är under gång.

Behandlings- och kontrollsystemet för länsvatten ska uppfylla resolution A.393(X), MEPC.60(33) eller MEPC.107(49), ändrad genom MEPC.285(70).

9 §<sup>5</sup> Kravet på system för behandling av länsvatten i 6–8 §§ behöver inte efterlevas av fartyg som

– uteslutande sysselsätts i fart inom specialområde, eller

– är certifierade enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:101) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 1994) eller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:102) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 2000) när fartyget är sysselsatt i tidtabellsbunden fart där resorna inte överstiger 24 timmar eller då fartyget förflyttas till annat fartområde.

Fartyg ska dessutom uppfylla följande villkor:

<sup>4</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/14.1 och regel I/14.6.

<sup>5</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/14.5.

1. Fartyget ska vara försett med uppsamlingstank för oljehaltigt läns-  
vatten med en volym som av Transportstyrelsen anses tillfredsställande.

2. Allt oljehaltigt länsvatten ska behållas ombord och avlämnas till mot-  
tagningsanordning.

3. På det internationella oljeskyddscertifikatet (IOPP) ska vara angivet  
inom vilket/vilka specialområden fartyget uteslutande är i fart.

4. Det i oljedagbok I antecknas vilken mängd som lämnats, vid vilken  
tidpunkt detta skett och i vilken hamn.

Detta ska dokumenteras på lämplig plats i supplementet till oljeskydds-  
certifikatet (IOPP).

#### **Allmänna råd**

*Vid bedömningen av om länsvattentankkapaciteten är tillräcklig bör  
MEPC/Circ.642, med ändringar genom MEPC/Circ.676 och MEPC/  
Circ.760, beaktas.*

## **6 kap.**

7 §<sup>6</sup> Produkttankfartyg med en dödvikt av minst 40 000 ton som levererats  
den 1 juni 1982 eller tidigare ska ha segregerade barlasttankar som uppfyller  
bestämmelserna i 1 och 4 §§. Fartyget får i stället använda särskilt avdelade,  
rena barlasttankar som ska ha:

1. tillräcklig tankkapacitet avsatt uteslutande för att föra rent barlast-  
vatten för att uppfylla kraven i 1 och 4 §§,

2. arrangemang och hanteringsmetoder som uppfyller kraven i resolution  
A.495(XII),

3. en oljehaltsmätare som uppfyller resolution A.393(X) vad gäller fartyg  
byggda före den 2 oktober 1986, resolution A.586(14) för fartyg byggda den  
2 oktober 1986 till den 1 januari 2005 och resolution MEPC.108(49), ändrad  
genom MEPC.240(65), för fartyg byggda den 1 januari 2005 eller senare,  
och

4. en handbok som i detalj beskriver systemet och specificerar hante-  
ringsmetoderna. Handboken ska utformas enligt resolution A.495(XII). Om  
en ändring som berör systemet med särskilt avdelade, rena barlasttankar  
görs, ska handboken ändras på motsvarande sätt.

I 4 kap. 5 § finns bestämmelser om undantag från dessa krav.

#### **Allmänna råd**

*När det gäller reviderat certifikat för typgodkännande av oljemätare  
avsedda för övervakning av oljekontaminerat vatten från oljetank-  
fartyg bör MEPC.1/Circ.858 beaktas.*

<sup>6</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/18.8.

*Indelning och skadestabilitet*

**34 §<sup>7</sup>** Vid antagen sido- eller bottenskada som anges i 35 § ska oljetankfartyg med en bruttodräktighet om 150 eller mer som levererats efter den 31 december 1979 uppfylla de föreskrifter om indelning och stabilitet i skadat skick som anges i 36 §. Detta gäller vid varje djupgående vid verklig partiell eller full lastning som är förenlig med såväl fartygets trim och styrka som lastens densitet. Sådan skada ska antas kunna inträffa enligt följande:

1. i fråga om oljetankfartyg vars längd överstiger 225 meter, var som helst utefter fartygets längd,

2. i fråga om oljetankfartyg vars längd överstiger 150 meter men inte 225 meter, var som helst utefter fartygets längd med undantag av de skott som avgränsar ett akterut beläget maskinutrymme; maskinutrymmet ska behandlas som en enda avdelning i fråga om vattenfyllnad,

3. i fråga om oljetankfartyg vars längd inte överstiger 150 meter, var som helst utefter fartygets längd mellan intilliggande tvärskeppsskott med undantag av maskinutrymmet. För tankfartyg vars längd inte överstiger 100 meter, och då alla krav i 36 § inte kan uppfyllas utan att fartygets driftegenskaper väsentligt försämrats, kan Transportstyrelsen medge undantag från dessa föreskrifter.

Lastfall med barlast då fartyget inte transporterar olja i lasttankar, med undantag av oljehaltiga rester, ska inte beaktas.

**38 a §<sup>8</sup>** Alla oljetankfartyg ska vara utrustade med stabilitetsinstrument som kan verifiera att intakt- och skadestabilitetskraven är uppfyllda.

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.

**53 §<sup>9</sup>** Oljetankfartyg med en bruttodräktighet om 150 och däröver, med undantag för de fartyg som fått undantag enligt 4 kap. 9 eller 10 §§, ska ha ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp som ska uppfylla följande krav.

1. Utformning och installation av systemet ska uppfylla tillämpliga riktlinjer enligt resolution A.496(XII), A.586(14) eller MEPC.108(49), ändrad genom MEPC.240(65).

2. Handbok för handhavande av systemet ska finnas ombord och vara godkänd av Transportstyrelsen. Instruktionerna ska omfatta manuellt liksom automatiskt förfaringssätt och ska säkerställa att olja inte vid något tillfälle släpps ut annat än enligt gällande bestämmelser om utsläpp.

3. Oljehaltsmätare ska uppfylla resolution A.393(X) vad gäller fartyg byggda före den 2 oktober 1986, resolution A.586(14) för fartyg byggda den

<sup>7</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/28.1.

<sup>8</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/28.6.

<sup>9</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/31.1–31.4.

2 oktober 1986 till den 1 januari 2005 och resolution MEPC.108(49), ändrad genom MEPC.240(65), för fartyg byggda den 1 januari 2005 eller senare.

4. Oljehaltsmätaren ska ha en registreringsanordning som ger en fortlöpande registrering av utsläppet i liter per nautisk mil och av den sammanlagda, utsläppta mängden eller oljehalten i utsläppet och utsläppshastigheten. Registreringen ska innehålla uppgifter om tidpunkt och dag för utsläpp. Den ska bevaras i minst tre år. Oljehaltsmätaren ska träda i funktion så snart ett utsläpp görs och ska vara konstruerad på så sätt att varje utsläpp av olja automatiskt stoppas när den momentana oljeutsläppshastigheten överstiger den som är tillåten enligt 4 kap. 18 §.

Varje fel på oljehaltsmätaren ska stoppa utsläppet. Ett manuellt reservsystem ska finnas och får användas i händelse av sådant fel, men den felaktiga anordningen ska göras funktionsduglig så fort som möjligt. Om hamnstaten tillåter får ett oljetankfartyg med en bristfällig oljehaltsmätare genomföra en barlastresa innan fartyget fortsätter till en reparationshamn.

**Allmänna råd**

*När det gäller reviderat certifikat för typgodkännande av oljemätare avsedda för övervakning av oljekontaminerat vatten från oljetankfartyg bör MEPC.1/Circ.858 beaktas.*

**75 §<sup>10</sup>** Fasta och flytande borrhplattformar som används för utforskning, utvinning och därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltillgångar samt andra plattformar, ska uppfylla de föreskrifter i detta kapitel som gäller fartyg med en bruttodräktighet om minst 400 och som inte är oljetankfartyg.

För plattformarna gäller att:

1. utrustning och installationer ska så långt möjligt uppfylla kraven för uppsamlingstankar för oljerester samt oljereningsutrustning,
2. länsnings- och utsläppsoperationer av olja och oljeblandningar ska bokföras,
3. utsläpp av olja eller oljeblandningar till sjön är förbjudet, utom i de fall då utsläppet utan utspädning inte överstiger 15 ppm, och
4. anvisningar för FPSO och FSU i MEPC.311(73) ska beaktas.

**84 §** Fartyg ska kunna pumpa sludge, oljehaltigt länsvatten och oljelaster till mottagningsanordning med tillräcklig kapacitet för att avlämningsförfarandet inte ska fördröjas.

**Allmänna råd**

*Vid bedömningen av om pumpkapaciteten är tillräcklig bör MEPC/Circ.642, ändrad genom MEPC/Circ.676 och MEPC/Circ.760, beaktas.*

<sup>10</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/39.2–39.3.

## 7 kap.

**10 §** För läktring av olja utanför hamnområde krävs tillstånd som ska sökas hos Transportstyrelsen.

Ansökan ska göras av befälhavaren, fartygsägaren eller dennes representant på det mottagande fartyget, senast 48 timmar helgfria vardagar innan läktringen påbörjas.

Ansökan ska innehålla uppgifter om

1. namn, flagg, anropssignal, IMO-nummer och beräknad ankomsttid för fartygen som ska delta i läktringen,
2. dag, tidpunkt och plats för läktringen,
3. mängden olja som ska läktras,
4. typ av olja som ska läktras,
5. vem som är övergripande ansvarig för läktringen och kontaktuppgifter till denne,
6. vilka gällande säkerhets- och oljeskyddscertifikat som finns samt vilken försäkring som är tecknad, och
7. att varje oljetankfartyg har en godkänd STS-plan ombord om det krävs enligt 14 §.

Om någon av uppgifterna i ansökan ändras efter det att ansökan gjorts eller om den beräknade ankomsttiden för något av oljetankfartygen ändras med mer än sex timmar ska befälhavaren på det mottagande fartyget, dess ägare eller ägarens representant ansöka om ett nytt tillstånd i enlighet med kraven i första stycket.

Om, i undantagsfall, all information inte finns tillgänglig 48 timmar i förväg under helgfria vardagar, ska Transportstyrelsen underrättas minst 48 timmar i förväg under helgfria vardagar att en läktring kommer att genomföras. De uppgifter som ska ingå i ansökan om tillstånd ska lämnas till Transportstyrelsen så snart som möjligt.

Transportstyrelsen kan, om det finns särskilda skäl, besluta om undantag från kravet på tillstånd för läktring. I sådana fall ska de uppgifter som framgår av andra stycket lämnas till Transportstyrelsen.

## 8 kap.

**9 §** Ett kemikalietankfartyg som levererats före den 1 januari 1995 och som uppfyller konstruktionskraven för typ II-fartyg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden) får föra olja i lasttankarna. Ett fartyg som uppfyller konstruktionskraven för typ I-fartyg i koderna, får föra olja i centertankarna.

**10 §** Ett fartyg lastat med last som betecknas som farlig eller skadlig ska ha en lastplan på en lättillgänglig plats ombord. Vilka laster som är farliga eller skadliga framgår av

1. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden),

2. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden).

3. Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2006:36) om transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (IGC-koden), och

4. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

På samma plats ombord ska underlag finnas för de beräkningar som kan behöva göras i samband med bärgning och med andra liknande åtgärder med fartyget.

I underlaget för beräkningarna ska följande uppgifter finnas:

1. Generalarrangemang av fartyget.
2. Tankplaner.
3. Hållfasthetsberäkningar av fartygsbalken för de lastfall som ingår i stabilitetsboken.
4. Intaktstabilitetsberäkningar med gränskurvor för läckstabilitet.

## 9 kap.

3 §<sup>11</sup> I detta kapitel ska med nedanstående begrepp förstås följande. I övrigt används de beteckningar som framgår av bilaga 1.

<i>Antarktisorrådet</i>	Havsområdet söder om latituden 60°S.
<i>Beständig flytande produkt</i>	Halt, klumpbildande ämne med följande egenskaper: <ul style="list-style-type: none"> <li>– densitet: <math>\leq</math> havsvatten (1025 kg/m<sup>3</sup> vid 20°C)</li> <li>– ångtryck: <math>\leq</math> 0,3 kPa</li> <li>– löslighet: <math>\leq</math> 0,1% (för flytande ämnen) <math>\leq</math> 10 % (för fasta ämnen)</li> <li>– kinematisk viskositet: <math>&gt;</math> 10 cSt vid 20°C.</li> </ul>
<i>Fartyg byggda</i>	Fartyg vars köl sträckts eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium. Fartyg som förändrats till kemikalietankfartyg ska, oberoende av byggnadsdatum, anses vara ett kemikalietankfartyg från det datum ombyggnaden startar. Denna bestämmelse om ombyggnad gäller inte förändringar av ett fartyg som är byggt före den 1 juli 1986 och som är certifierat enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden) att uteslutande föra produkter som i dessa föreskrifter identifieras enbart med risk för förorening.
<i>Motsvarande byggnadsstadium</i>	Det stadium vid vilket kölsträckning av ett identifierbart fartyg och hopsättning av fartyget påbörjats, omfattande den minsta vikten av antingen 50 ton eller

<sup>11</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel II/1.



1 procent av den beräknade skrovvikten.

-----

**12 §<sup>12</sup>** Kemikalietankfartyg som är byggda före den 1 juli 1986 ska uppfylla följande krav:

1. Bestämmelserna i avsnitt 1.7.2 i bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden) såvitt avser följande kemikalietankfartyg:

– fartyg i internationell trafik för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 2 november 1973 eller senare,

– fartyg i nationell trafik byggda den 1 juli 1983 eller senare, eller

2. bestämmelserna i avsnitt 1.7.3 i bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden) såvitt avser följande kemikalietankfartyg:

– fartyg i internationell trafik för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 2 november 1973 eller senare,

– fartyg i nationell trafik byggda före den 1 juli 1983.

**34 a §<sup>13</sup>** För beständiga flytande produkter som tillhör kategori Y och har en viskositet lika med eller större än 50 mPa-s vid 20°C och/eller en smältpunkt som är 0°C eller högre, identifieras som 16.2.7 i kolumn o i kapitel 17 i bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden), gäller följande, i de områden som anges i 34 b §:

1. En förtvättprocedur enligt beskrivningen i del C i bilaga 7 till dessa föreskrifter ska tillämpas.

2. Tanken ska tömmas helt på den blandning av rester och vatten som genereras under förtvätten, och blandningen ska lämnas till en mottagningsanordning i lossningshamnen.

3. Allt vatten som därefter fylls i tanken får släppas ut i havet i enlighet med vad som anges i utsläppsnormerna i 2 kap. 23-25 §§ förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.

**34 b §<sup>14</sup>** Följande områden omfattas av 34 a §.

Område	Koordinater
<i>Nordvästeuropeiska vattenområdet</i>	
omfattar Nordsjön och dess inlopp, Irländska sjön och dess inlopp, Keltiska havet och dess inlopp, Engelska kanalen och dess inlopp samt den del av nordöstra Atlanten som ligger direkt väster om Irland.	48°27' N på den franska kusten 48°27' N; 006°25' W 49°52' N; 007°44' W 50°30' N; 012°W 56°30' N; 012°W 62°N; 003°W

<sup>12</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel II/11.1.

<sup>13</sup> Motsvarar MARPOL Annex II regel 13.7.1.4.

<sup>14</sup> Motsvarar MARPOL Annex II regel 13.9.

Område	Koordinater
	62°N på den norska kusten 57°44,8' N på den danska respektive den svenska kusten
<i>Norska havet</i>	
gränsar till Nordsjön i söder, Barents hav i nordost, Grönlandshavet i nordväst och centrala Nordatlanten i sydväst	69°47.6904' N; 030°49.059' E 69°58.758' N; 031°6.2598' E 70°8.625' N; 031°35.1354' E 70°16.4826' N; 032°4.3836' E 73°23.0652' N; 036°28.5732' E 73°35.6586' N; 035°27.3378' E 74°2.9748' N; 033°17.8596' E 74°20.7084' N; 030°33.5052' E 74°29.7972' N; 026°28.1808' E 74°24.2448' N; 022°55.0272' E 74°13.7226' N; 020°15.9762' E 73°35.439' N; 016°36.4974' E 73°14.8254' N; 014°9.4266' E 72°42.54' N; 011°42.1392' E 71°58.2' N; 009°54.96' E 71°37.5612' N; 008°43.8222' E 70°43.161' N; 006°36.0672' E 69°36.624' N; 004°47.322' E 68°58.3164' N; 003°51.2154' E 68°14.9892' N; 003°17.0322' E 67°25.7982' N; 003°10.2078' E 66°49.7292' N; 003°25.1304' E 66°25.9344' N; 003°17.1102' E 65°22.7214' N; 001°24.5928' E 64°25.9692' N; 000°29.3214' W 63°53.2242' N; 000°29.442' W 62°53.4654' N; 000°38.355' E 62° N; 001°22.2498' E 62° N; 004°52.3464' E
<i>Västeuropeiska vattenområdet</i>	
omfattar Förenade kungariket, Irland, Belgien, Frankrike, Spanien och Portugal, från Shetlandsöarna i norr till Kap Sankt Vincent i söder, samt Engelska kanalen och dess inlopp	58°30' N på Storbritanniens kust 58°30' N; 000° W 62° N; 000° W 62° N; 003° W 56°30' N; 012° W 54°40'40.9" N; 015° W 50°56'45.3" N; 015° W 48°27' N; 006°25' W 48°27' N;

Område	Koordinater
	008° W 44°52' N; 003°10' W 44°52' N; 010° W 44°14' N; 011°34' W 42°55' N; 012°18' W 41°50' N; 011°34' W 37°00' N; 009°49' W 36°20' N; 009°00' W 36°20' N; 007°47' W 37°10' N; 007°25' W 51°22'25" N; 003°21'52.5" E 52°12' N; på Storbritanniens östkust 52°10.3' N; 006°21.8' W 52°01.52' N; 005°04.18' W 54°51.43' N; 005°08.47' W 54°40.39' N; 005°34.34' W
<i>Östersjöområdet</i>	
avser Egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön	latitudparallellen genom Skagen i Skagerak vid 57°44,8' N

**50 §** För läktring av annat skadligt flytande ämne än olja utanför hamnområde ska tillstånd sökas hos Transportstyrelsen.

Ansökan ska göras av befälhavaren, fartygsägaren eller dennes representant på det mottagande fartyget, senast 48 timmar helgfria vardagar innan läktringen påbörjas

Ansökan ska innehålla uppgifter om:

- vilka fartyg som ska delta i läktringen,
- beräknad dag, tidpunkt och plats för läktringen,
- vilken mängd skadligt flytande ämne som ska läktras,
- produktnamn enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden) för det skadliga flytande ämnet som ska läktras,
- vilka gällande certifikat som finns samt vilken försäkring som är tecknad, och
- hur eventuell förorenad tankspolvätska från det avlämnande fartyget avses omhändertas.

## 11 kap.

**3 §** I detta kapitel används följande definitioner.

<i>existerande fartyg</i>	fartyg som inte definieras som <i>nytt fartyg</i> i detta kapitel
<i>existerande passagerarfartyg</i>	passagerarfartyg som inte är ett fartyg för vilket byggnadskontrakt tecknats eller, om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juni 2019 eller vilket levereras minst två år efter den 1 juni 2019
<i>IMO</i>	den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization)

6 §<sup>15</sup> Toalettavfall från passagerarfartyg får, trots det generella utsläppsförbudet i 4 §, släppas ut inom ett specialområde under förutsättning att fartyget har en godkänd reningsanläggning i drift, för vilken Transportstyrelsen har utfärdat ett certifikat om uppfyllelse av de driftskrav som det hänvisas till 9 a § i detta kapitel, och utsläppen inte ger upphov till synliga, flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

Första stycket gäller

1. för nya passagerarfartyg från och med den 1 juni 2019,
2. för existerande passagerarfartyg från och med den 1 juni 2021, och
3. för existerande fartyg på resa direkt till en hamn inom specialområde lokaliserad öster om longitud 28°10' E från den 1 juni 2023, förutsatt att fartyget kommer från en hamn lokaliserad utanför specialområdet och inte gör något annat hamnanlöp inom specialområdet,

Med nytt passagerarfartyg i denna paragraf avses ett fartyg  
 – för vilket byggnadskontrakt tecknats eller, om byggnadskontrakt saknas, vilket är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juni 2019, eller  
 – vilket levereras minst två år efter den 1 juni 2019.

Utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg utanför specialområden och från andra fartyg än passagerarfartyg i alla områden

7 §<sup>16</sup> Toalettavfall från passagerarfartyg utanför specialområden och från andra fartyg än passagerarfartyg i alla områden får, trots det generella utsläppsförbudet i 4 §, släppas ut under följande villkor:

1. Toalettavfall som är finfördelat och desinficerat med hjälp av en anläggning godkänd av Transportstyrelsen i enlighet med 9 § i detta kapitel får släppas ut på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från närmaste land.
2. Toalettavfall som inte är finfördelat eller desinficerat men som har magasinrats i uppsamlingstank för toalettavfall, och toalettavfall som härör från utrymmen med levande djur, får släppas ut på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land. Toalettavfallet får dock inte släppas ut momentant, utan det måste ske med måttligt flöde när fartyget är under gång

<sup>15</sup> Motsvarar MARPOL regel IV/11.3.

<sup>16</sup> Motsvarar MARPOL regel IV/11.1.

med en fart av minst fyra knop. Flödes hastigheten ska beräknas i enlighet med MEPC.157(55). Beräkningen ska kunna redovisas vid tillsyn<sup>17</sup>.

3. Toalettavfall från fartyg som har en godkänd reningsanläggning i drift, för vilken Transportstyrelsen har utfärdat ett certifikat om uppfyllelse av de driftskrav som det hänvisas till i 9 § i detta kapitel, får släppas ut, under förutsättning att utsläppen inte ger upphov till synliga, flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

Det generella utsläppsförbudet i 4 § gäller inte för fartyg i första stycket då de befinner sig i vattenområden inom en annan stats jurisdiktion, där mindre strikta krav gäller för utsläpp av toalettavfall.

**9 a §<sup>18</sup>** Oavsett det som föreskrivs i 9 § ska alla passagerarfartyg, som omfattas av förbudet mot utsläpp av toalettavfall i detta kapitel, utrustas med något av följande alternativ när de befinner sig i ett specialområde.

1. En reningsanläggning som uppfyller resolution MEPC.227 (64) och som är godkänd av Transportstyrelsen genom utfärdande av internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall<sup>19</sup>.

2. En uppsamlingstank för allt toalettavfall, vars kapacitet ska vara godkänd av Transportstyrelsen och anpassad efter fartygets drift, antal personer ombord och andra relevanta faktorer. Tankens konstruktion ska vara godkänd av Transportstyrelsen och tanken ska vara utrustad med en anordning som visuellt indikerar mängden innehåll.

**14 §** Undantag från kravet om obligatorisk avlämning gäller för:

1. Fartyg som har mindre mängder toalettavfall ombord som det är orimligt att avlämna till mottagningsanordning samt, vad beträffar fartyg i nationell skärgårdstrafik, arbetsfartyg, taxibåtar, fiskefartyg och liknande; avlämningen är anordnad i en hamn som fartyget rutinmässigt anlöper. Fartyg ska i dessa fall ha tillräcklig lagringskapacitet avsedd för det toalettavfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa till avlämningshamnen eller utsläpp kan ske i enlighet med utsläppsbestämmelserna i 5–8 §§.

2. Fartyg som har intyg om undantag från obligatorisk avfallsämning för aktuell hamn, utfärdat eller godkänt av Transportstyrelsen. Fartyg som går i reguljär trafik, har tillräcklig kapacitet för att lagra allt avfall ombord och kan visa att de har ett särskilt avtal med avfallsmottagare, kan efter ansökan till Transportstyrelsen medges undantag. Ansökan ska innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 4.

3. De fall hamnen inte kan ta emot fartygets avfall. Ett fartyg har i detta fall rätt att få ett dokument från den som ansvarar för mottagningsanordningen om att avfallet inte har kunnat tas emot och orsaken till detta. Fartyget ska i detta fall lämna sitt avfall till mottagningsanordning i nästa hamn

<sup>17</sup> MEPC.157(55) Recommendation on Standards for the Rate of Discharge of Untreated Sewage from Ships.

<sup>18</sup> Motsvarar MARPOL regel IV/9.3.

<sup>19</sup> MEPC.227(64), Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants.

och skriftligen meddela Transportstyrelsen om varför avfallet inte kunnat lämnas i föregående hamn.

## 12 kap.

1 § I detta kapitel används följande definitioner.

*djurkadaver* kropp från ett djur som dör eller avlivas under en resa där det medförs som last ombord

*under gång* fartyget är i rörelse till havs på en eller flera kurser (inklusive avvikelser från den kortaste direktrutten), vilka i den mån det är praktiskt möjligt med hänsyn till navigeringen gör att eventuella utsläpp sprids ut över ett så stort havsområde som är rimligt och praktiskt möjligt

### *Allmänna råd*

*Vad som kan utgöra andra liknande utsläpp i definitionen av driftavfall framgår av resolution MEPC.295(71).*

6 §<sup>20</sup> Trots utsläppsförbudet i 2 §, får följande typer av fast avfall släppas ut i havet i specialområden om fartyget är under gång och utsläppet sker i enlighet med de för varje avfallstyp angivna villkoren nedan.

1. Utsläpp av matavfall ska ske så långt som det är praktiskt möjligt från närmaste land, men inte mindre än 12 nautiska mil från närmaste land eller närmaste ishylla. Matavfallet ska finfördelas eller malas och kunna passera genom ett såll, vars öppningar inte är större än 25 mm. Matavfallet får inte vara förorenat av någon annan avfallstyp. Det är förbjudet att släppa ut introducerade fågelprodukter, däribland fjäderfä och delar av fjäderfä, i Antarktisosområdet, med undantag av sådana fågelprodukter som har steriliseringsbehandlats.

2. Utsläpp av lastrester som inte kan tas om hand med hjälp av allmänt tillgängliga metoder för lossning får enbart ske förutsatt att samtliga villkor nedan är uppfyllda:

a) lastrester i spolvatten från lastrum inte innehåller ämnen som är skadliga för den marina miljön i enlighet med de kriterier som anges i bilaga I till MARPOL Annex V<sup>21</sup>.

b) fast gods i bulk, förutom spannmål, i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden), har klassificerats i enlighet med bilaga I till MARPOL An-

<sup>20</sup> Motsvarar MARPOL regel V/6.

<sup>21</sup> MEPC.219(63) 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL annex V.

nex V och deklarerats av avsändaren om det är skadligt för den marina miljön eller inte<sup>22</sup>.

c) rengöringsmedel eller tillsatser som finns i spolvatten från lastrum inte innehåller ämnen som är skadliga för den marina miljön i enlighet med de kriterier som anges i resolution MEPC.295(71)

d) både avgångshamnen och nästa destinationshamn ligger inom specialområdet, och att fartyget vid resa mellan dessa hamnar inte lämnar specialområdet.

e) det inte finns några tillräckliga mottagningsanordningar tillgängliga i dessa hamnar.

f) lastrumsspolvatten som innehåller rester släpps ut så långt som det är praktiskt möjligt från närmaste land eller närmaste ishylla, men inte mindre än 12 nautiska mil från närmaste land eller närmaste ishylla.

**7 §<sup>23</sup>** Rengöringsmedel eller tillsatser som finns i spolvatten från däck och utvändiga ytor får släppas ut i havet men bara under förutsättning att dessa ämnen inte är skadliga för den marina miljön i enlighet med de kriterier som anges i resolution MEPC.295(71)<sup>24</sup>.

**9 §<sup>25</sup>** Trots förbudet i 2 § får utsläpp i havet av följande typer av fast avfall ske utanför Sveriges sjöterritorium, ekonomiska zon och specialområden när fartyget är under gång och så långt som det är praktiskt möjligt från närmaste land. Dessa utsläpp får dock under inga omständigheter ske närmare land än vad som anges nedan.

a) *Matavfall som har passerat genom en sönderdelare eller avfallskvarn*: 3 nautiska mil från närmaste land. Sådant sönderdelat eller malt matavfall ska kunna passera genom ett såll, vars öppningar inte är större än 25 mm.

b) *Matavfall som inte har behandlats i enlighet med 1 a*: 12 nautiska mil från närmaste land.

c) *Lastrester som inte kan tas om hand med hjälp av allmänt tillgängliga metoder för lossning*: 12 nautiska mil från närmaste land. Dessa lastrester får inte innehålla några ämnen som är skadliga för den marina miljön i enlighet med bilaga I till MARPOL annex V.

d) *Djurkadaver*: så långt som möjligt från närmaste land, i enlighet med resolution MEPC.295(71)<sup>26</sup>.

**10 §<sup>27</sup>** Rengöringsmedel eller tillsatser som finns i spolvatten från lastrum, däck och utvändiga ytor får bara släppas ut i havet om dessa ämnen inte är skadliga för den marina miljön i enlighet med de kriterier som anges i resolution MEPC.295(71)<sup>28</sup>.

<sup>22</sup> Avsnitt 4.2.3 i bilaga 1 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden)

<sup>23</sup> Motsvarar MARPOL regel V/6.2.

<sup>24</sup> MEPC.295(71) 2017 Guidelines for the implementation of MARPOL annex V.

<sup>25</sup> Motsvarar MARPOL regel V/4.1.

<sup>26</sup> MEPC.295(71) 2017 Guidelines for the implementation of MARPOL annex V.

<sup>27</sup> Motsvarar MARPOL regel V/4.2.

<sup>28</sup> MEPC.295(71) 2017 Guidelines for the implementation of MARPOL annex V.

**10 a §<sup>29</sup>** Fast gods i bulk, förutom spannmål, i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk, ska klassificeras i enlighet med bilaga I till MARPOL annex V och deklareraras av avsändaren om det är skadligt för den marina miljön eller inte<sup>30</sup>.

**15 §<sup>31</sup>** Det ska finnas en avfallsdagbok på

1. varje fartyg som går i internationell fart och som har en bruttodräktighet om 400 eller mer,

2. varje fartyg som går i internationell fart och som är certifierat för att medföra 15 personer eller fler, och

3. varje fast eller flytande plattform.

Avfallsdagboken ska, oavsett om den utgör en del av fartygets skepps-dagbok eller inte, vara utformad i enlighet med bilaga II till MARPOL annex V<sup>32</sup>.

**17 §<sup>33</sup>** Anteckningen för varje utsläpp i enlighet med 6–10 och 12 §§ eller avsnitt 5.2 i kapitel 5, del II-A i bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:6) om fartyg som trafikerar polarområdena (Polarkoden), ska innehålla

1. datum och klockslag,

2. fartygets position,

3. vilken kategori av fast avfall det rör sig om, och

4. en uppskattning av den mängd avfall som har släppts ut. Vid utsläpp av lastrester ska även fartygets position vid start och stopp av utsläppet antecknas utöver 1–3.

**17 a §<sup>34</sup>** Anteckning för varje genomförd förbränning ska innehålla

1. datum och klockslag,

2. fartygets position vid start och stop av förbränningen,

3. vilken kategori av fast avfall som förbränts, och

4. en uppskattning av den mängd avfall som förbränts inom varje kategori.

**17 b §<sup>35</sup>** Anteckning för varje avlämning till mottagningsanordning eller annat fartyg ska innehålla

1. datum och klockslag,

2. hamn eller mottagningsanordningen eller fartygets namn,

3. vilken kategori av fast avfall som lämnats, och

4. en uppskattning i kubikmeter av den mängd avfall som lämnats inom varje kategori.

<sup>29</sup> Motsvarar MARPOL regel V/4.3.

<sup>30</sup> Avsnitt 4.2.3 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden)

<sup>31</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.

<sup>32</sup> MARPOL Annex V, Appendix II - Form of Garbage Record Book.

<sup>33</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.2.

<sup>34</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.3.

<sup>35</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.4.



**20 §<sup>36</sup>** Avfallsdagboken, tillsammans med kvitto som erhållits från mottagningsanordningen ska förvaras ombord på fartyget eller den fasta eller flytande plattformen samt på en sådan plats att den lätt kan inspekteras vid alla rimliga tidpunkter. Avfallsdagboken ska sparas i minst två år från det datum då den sista anteckningen gjordes i den.

**21 §<sup>37</sup>** Varje typ av utsläpp eller oavsiktlig förlust av det slag som avses i 4 §, ska antecknas i avfallsdagboken. I fråga om fartyg med en bruttodräktighet under 400, ska anteckningen göras i fartygets skeppsdagbok. Anteckningen ska innehålla

1. datum och klockslag,
2. hamn eller fartygets position där utsläppet eller förlusten skedde,
3. information om orsakerna till utsläppet eller förlusten,
4. en beskrivning av vilka föremål som har släppts ut eller förlorats,
5. vilken kategori samt en uppskattad mängd i kubikmeter för varje kategori som utsläppet eller förlusten tillhörde, och
6. en beskrivning av de rimliga åtgärder som har vidtagits för att förhindra eller minimera utsläppet eller den oavsiktliga förlusten.

**22 §<sup>38</sup>** Krav på avfallsdagbok behöver inte efterlevas av

1. fartyg som används till resor på högst en timme och som är certifierade för att ta 15 personer eller fler, eller
2. fasta eller flytande plattformar.

### 13 kap.

**8 §** För fartyg med anläggningar som omfattas av nedanstående förordningar gäller reglerna i de förordningarna.

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet,
2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 517/2014 av den 16 april 2014 om fluorerade växthusgaser och om upphävande av förordning (EG) nr 842/2006,

För svenska fartyg gäller även förordningen (2016:1128) om fluorerade växthusgaser.

**24 §<sup>39</sup>** Inom Östersjöområdet och Nordsjöområdets kväve- och utsläppskontrollområde är drift av motorer installerade i fartyg byggda den 1 januari 2021 eller senare inte tillåten, om inte annat följer av 3–5 §§, om utsläppet av kväveoxider (räknat som det totala vägda utsläppet av NO<sub>2</sub>) från motorn ligger över följande gränsvärden:

1. 3.4 g/kWh när  $n$  är lägre än 130 rpm;

<sup>36</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.5.

<sup>37</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.6.

<sup>38</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.4.

<sup>39</sup> Motsvarar MARPOL regel VI/13.5.1 och 13.5.3.

2.  $9n_{(-0.2)}$  g/kWh när  $n$  är 130 eller mer men lägre än 2000 rpm, och  $9n_{(-0.2)}$  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 rpm anger drivaxelns varvtal per minut.

Detsamma gäller inom Nordamerikanska och Förenta staternas karibiska kväve- och utsläppskontrollområde för motorer installerade i fartyg byggda den 1 januari 2016 eller senare.

Marina dieselmotorers steg (II eller III) och på-/av-läge ska antecknas i fartygets skepps- eller maskindagbok tillsammans med datum, tid och fartygets position. Det här ska gälla när dessa dieselmotorer är certifierade både som steg II och steg III eller enbart som steg II. Informationen ska föras in när dessa fartyg anlöper eller lämnar ett kväve- och utsläppskontrollområde, eller när på-/av-läget ändras inom ett sådant område.

**24 a §<sup>40</sup>** Kväve- och utsläppskontrollområde enligt 24 § avser det Nordamerikanska området, Förenta staternas karibiska havsområde, Östersjöområdet och Nordsjöområdet såsom det anges i svavelförordningen (2014:509).

**24 b §<sup>41</sup>** Utsläpp av kväveoxider från sådana fartygsdieselmotorer som omfattas av 24 § är tillfälligt undantagna om de sker på ett skeppsvarv eller en reparationsanläggning i ett steg III-kvävekontrollområde och

1. omedelbart efter byggnation och sjövärdighetsbesiktningar av ett nybyggt fartyg,

2. före och omedelbart efter ombyggnad, reparation eller underhåll av ett fartyg, eller

3. före och omedelbart efter underhåll eller reparation av en steg II-motor eller en dubbelbränslemotor om fartyget inte får ha gasbränsle eller gaslast ombord till följd av säkerhetskrav.

Detta tillfälliga undantag gäller dock endast om följande villkor är uppfyllda:

1. Motorn överskrider inte steg II-gränsvärdena för kväveoxid.

2. Fartyget färdas direkt till eller från skeppsvarvet eller reparationsanläggningen, lastas eller lossas inte medan det omfattas av undantaget och följer eventuella ytterligare särskilda ruttbestämmelser som anges av den hamnstat där skeppsvarvet eller reparationsanläggningen ligger, om så är tillämpligt.

**24 c §<sup>42</sup>** Det undantag som beskrivs i 24 b § gäller endast under följande perioder:

1. För nybyggda fartyg: från den tidpunkt då fartyget efter sjövärdighetsbesiktning levereras från varvet, till den tidpunkt då fartyget utan dröjsmål lämnar steg III-kvävekontrollområdet eller, beträffande fartyg utrustade med dubbelbränslemotor, då fartyget utan dröjsmål lämnar steg III-kvävekon-

<sup>40</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.6.

<sup>41</sup> Motsvarar MARPOL regel VI/13.5.4.

<sup>42</sup> Motsvarar MARPOL regel VI/13.5.5.

trollområdet eller fortsätter direkt till närmaste bunkringsanläggning för gasbränsle som lämpar sig för fartyget och som ligger i steg III-kvävekontrollområdet.

2. För fartyg med steg II-motor som genomgår ombyggnad, underhåll eller reparation: från den tidpunkt då fartyget går in i steg III-kvävekontrollområdet och fortsätter direkt till varvet eller reparationsanläggningen, till den tidpunkt då fartyget levereras från varvet eller reparationsanläggningen och utan dröjsmål lämnar steg III-kvävekontrollområdet efter att ha genomgått sjövärdighetsbesiktningar, om så är tillämpligt.

3. För fartyg med dubbelbränslemotor som genomgår ombyggnad, underhåll eller reparation, och som inte får ha gasbränsle eller gaslast ombord till följd av säkerhetskrav: från den tidpunkt då fartyget går in i steg III-kvävekontrollområdet, eller då fartyget avgas i steg III-kvävekontrollområdet och fortsätter direkt till skeppsvarvet eller reparationsanläggningen, till den tidpunkt då fartyget släpps ut från skeppsvarvet eller reparationsanläggningen och utan dröjsmål lämnar steg III-kvävekontrollområdet och fortsätter direkt till närmaste bunkringsanläggning för gasbränsle som lämpar sig för fartyget och som ligger i steg III-kvävekontrollområdet.

**25 §<sup>43</sup>** En motor med en effekt >5000 kW och en cylindervolym  $\geq 90$  dm<sup>3</sup> installerad i ett fartyg byggt den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000 ska uppfylla kraven 22 § (steg I). För motorer, som behöver genomgå en ombyggnation för att uppfylla detta krav, gäller kravet förutsatt att det finns en godkänd ombyggnadsmetod för motortypen. En sådan ombyggnadsmetod ska vara notifierad hos IMO och godkänd av en konventionsslutande part till MARPOL. Att kravet på ombyggnation enligt ovan är uppfyllt ska visas genom följande:

1. vid besiktning, som utgår ifrån tillverkarens anvisningar för ombyggnationen, har visats att installation har genomförts enligt krav och detta har antecknats i fartygets IAPP-certifikat. eller

2. EIAPP-certifikat har utfärdats, som bekräftar att motorn motsvarar de gränsvärden som framgår av 22 § (steg I), 23 § (steg II) eller de gränsvärden som anges i 24 § (steg III) och en anteckning har gjorts om detta i fartygets IAPP-certifikat

#### *Allmänna råd*

*Mer information om godkänd ombyggnadsmetod finns i resolution MEPC.243(66).<sup>44</sup>*

**41 §<sup>45</sup>** Förbränning ombord av polyvinylklorider (PVC) får ske endast i incinerator som uppfyller kraven i 42 § 1 eller är typgodkänd enligt MEPC.-59(33), ändrad genom MEPC.92(45), Revised Guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL 73/78, eller MEPC.76(40), ändrad genom

<sup>43</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/13.7.1.

<sup>44</sup> 2014 Guidelines on the approved method process.

<sup>45</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/16.3.

MEPC.93(45), Standard specification for shipboard incinerators eller MEPC.244(66), 2014 Standard specification for shipboard incinerators.

**42 §**<sup>46</sup> För incinerator som installerats på fartyg den 1 januari 2000 eller senare gäller följande:

1. Det ska finnas ett typgodkännande ombord och en driftsinstruktion utfärdad av tillverkaren som uppfyller kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78 annex VI och kraven i resolution MEPC.244(66), eller MEPC.76(40), ändrad genom MEPC.93(45).

2. Den personal som är ansvarig för incineratorns drift ska vara utbildad för uppgiften och ha tillgodogjort sig instruktionerna i driftsinstruktionen.

3. Incineratorn ska godkännas av Transportstyrelsen enligt kraven i resolution MEPC.76(40), ändrad genom MEPC.93(45) eller MEPC.244(66), 2014 Standard specification for shipboard incinerators.

**51 §**<sup>47</sup> 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.308(73), med ändringar genom MEPC.322(74)<sup>48</sup>.

**52 §**<sup>49</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:

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

<sup>46</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/16.6.1.16.7 och 16.8.

<sup>47</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/20.

<sup>48</sup> MEPC.308(73), 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships.

<sup>49</sup> Senaste lydelse TSFS 2013:92. Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/21.1

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.

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
Ro-ro-biltransportfartyg	$(\text{DWT/GT})^{-0.7}$ 780,36 när DWT/GT < 0,3 1 812,63 när DWT/GT $\geq 0.3$	DWT av fartyget	0,471

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

Fartygstyp enligt definitioner i 1 §	a	b	c
Ro-ro-lastfartyg	1 686,17	DWT av fartyget när DWT ≤ 17 000 17 000 när DWT > 17 000	0,498
Ro-ro-passagerarfartyg	902,59	DWT av fartyget när DWT ≤ 10 000 10 000 när DWT > 10 000	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 januari 2021.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Caroline Petrini  
(Sjö- och luftfart)

REMISS

REMISS



## Bilaga 7. Prewash procedures<sup>50</sup>

---

### **B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994**

---

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor  $k$  as defined in paragraph 20.

### **C For all ships**

#### **Prewash procedures for persistent floaters to which regulation 13.7.1.4 of Annex II of MARPOL applies**

Persistent floaters with a viscosity equal to or greater than 50 mPa s at 20°C and/or a melting point equal to or greater than 0°C, shall be treated as solidifying or high-viscosity substances for the purposes of the prewash.

Where it is determined that the use of small amounts of cleaning additives would improve and maximize the removal of cargo residues during a prewash, then this should be done in consultation and with prior agreement from the reception facility.

---

<sup>50</sup> Motsvarar bilaga 6 till MARPOL 73/78 annex II.