

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

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket  
den [Välj ett datum]

beslutade den [Välj ett datum].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 1 §, 5 kap. 4 § och 6 kap. 17 § 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 3 a kap. 23 §, 6 kap. 31 och 35–37 §§, 9 kap. 35 §, 12 kap. 15 och 21 §§, 13 kap. 2–5, 41 och 42 §§, 14 kap. 6, 8, 9 och 11 §§, bilaga 10 och rubriken närmast före 13 kap. 5 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas fem nya paragrafer, 3 kap. 11–15 §§ och närmast före 3 kap. 11 § en ny rubrik av följande lydelse,  
samt beslutar följande allmänna råd.

### 3 kap.

#### Cybutryne i påväxthindrande system<sup>1</sup>

**11 §** Bestämmelserna i 12-15 §§ ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som används för icke-kommersiella ändamål.

**12 §** Fartyg får inte påföra eller återpåföra påväxthindrande system som innehåller cybutryne (CAS No. 28159-98-0).

**13 §** Fartyg som har ett påväxthindrande system som innehåller cybutryne i det yttersta lagret på dess skrov, yttre delar eller ytor ska antingen avlägsna systemet eller påföra ett skikt som hindrar cybutryne från att läcka ut från det förbjudna påväxthindrande systemet.

Första stycket ska inte tillämpas på:

– fasta eller flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) eller flytande produktions-, lagrings- och avlastningsenheter (FPSO) som är

<sup>1</sup> Motsvarar Internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, AFS-konventionen, annex I i den del som avser cybutryne.

byggda före den 1 januari 2023, och som inte har legat i torrdocka sedan detta datum,

- fartyg som inte går i internationell fart, eller
- fartyg med en bruttodräktighet under 400 som går i internationell fart, förutsatt att det accepteras av aktuella kuststater.

**14 §** Kravet i 13 § ska följas vid nästa planerade förnyelse av fartygets påväxthindrande system, men inte senare än den 31 december 2027.

**15 §** I fråga om besiktning och certifiering av påväxthindrande system ska bestämmelserna i artikel 6 och bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009 av den 11 mars 2009, tillämpas.

### **3 a kap.**

**23 §<sup>2</sup>** Information från avfallsavlämningskvitto ska finnas tillgänglig ombord på fartyget i minst två år, där så är relevant tillsammans med oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallsplan.

### **6 kap.**

**31 §<sup>3</sup>** Oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mer som levererats den 1 februari 2002 eller senare, ska uppfylla kraven gällande intaktstabilitet specificerade i denna bestämmelse, där så är tillämpligt, för varje driftdjupgående under de minst gynnsamma förhållandena vid lastning av last och barlast, i enlighet med god driftpraxis, inklusive olika stadier av förflyttning av vätskor. Under alla omständigheter ska hänsyn tas till inverkan av fria vätskeytor i barlasttankarna.

I hamn ska begynnelsemetacentrumhöjden  $G_{Mo}$ , korrigerad för fria vätskeytor mätt vid  $0^\circ$  krängningsvinkel, inte understiga 0,15 meter.

Till sjöss ska följande villkor gälla:

1. arean under kurvan för den rätande hävarmen (GZ-kurvan) ska inte vara mindre än 0,055 meterradianer upp till  $30^\circ$  krängningsvinkel och inte mindre än 0,09 meterradianer upp till  $40^\circ$  krängningsvinkel eller flödningsvinkeln  $\theta_f^*$  om denna vinkel är mindre än  $40^\circ$ . Dessutom får arean under kurvan för den rätande hävarmen (GZ-kurvan) mellan krängningsvinklarna på  $30^\circ$  och  $40^\circ$  eller mellan  $30^\circ$  och  $\theta_f$  inte vara mindre än 0,03 m-rad, om denna vinkel är mindre än  $40^\circ$ ,

2. den rätande hävarmen GZ ska vara minst 0,20 meter vid en krängningsvinkel som är lika med eller större än  $30^\circ$ ,

<sup>2</sup> Motsvarar artikel 7.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG.

<sup>3</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel 1/27.1.

3. den maximalt rätande hävarmen ska inträffa vid en krängningsvinkel som helst är större än 30° men inte mindre än 25°, och

4. begynnelsemetacenterhöjden tvärskepps, korrigerad för effekten av fria vätskeytor, ska inte vara mindre än 0,15 m.

\*  $\theta_f$  är den krängningsvinkel vid vilken de undre kanterna av någon öppning i skrovet, överbyggnaderna eller däckshuset som inte kan tillslutas vädertätt kommer under vatten. Små öppningar genom vilka progressiv flödning inte kan ske, behöver inte betraktas som öppna när detta kriterium tillämpas.

35 §<sup>4</sup> Följande utsträckning och art av en antagen skada ska gälla:

Följande utsträckning och art av en antagen skada ska gälla:

<b>1. Sidoskada</b>		
1. Utsträckning i långskeppsled	1/3L <sup>2/3</sup> eller 14,5 meter, om detta mått är mindre	
2. Utsträckning i tvärskeppsled (inåt från fartygssidan i rät vinkel mot fartygets centerlinje i höjd med sommarlastvattenlinje)	B/5 eller 11,5 meter, om detta mått är mindre	
3. Utsträckning i vertikalled	Från bottenplåtens mallinje i centerlinjen och uppåt utan begränsning	
<b>2. Bottenskada</b>		
	<i>Den del av fartyget som ligger inom 0,3L från förliga pendikeln</i>	<i>Övriga delar av fartyget</i>
1. Utsträckning i långskeppsled (l <sub>s</sub> )	1/3L <sup>2/3</sup> eller 14,5 meter om detta mått är mindre	1/3L <sup>2/3</sup> eller 5 meter, om detta mått är mindre
2. Utsträckning i tvärskeppsled (t <sub>s</sub> )	B/6 eller 10 meter, om detta mått är mindre	B/6 eller 5 meter om detta mått är mindre
3. Utsträckning i vertikalled från baslinjen	B/15 eller 6 meter om detta mått är mindre, mått från bottenplåtens mallinje i centerlinjen.	

3. Om någon skada med mindre utsträckning än den största skada som har specificerats i 1 och 2 resulterar i sämre förutsättningar, ska hänsyn tas till sådan skada.

4. I fall av skada som omfattar tvärskeppsskott, såsom förutsätts i 1 och 2, ska vattentäta tvärskeppsskott vara placerade med ett inbördes avstånd som är åtminstone lika med den antagna skadans utsträckning i långskeppsled, sådan denna anges i 2.1, för att de ska anses vara effektiva. Är tvärskeppsskott

<sup>4</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/28.2.

placerade med mindre inbördes avstånd, ska vid bestämningen av vilka avdelningar som vattenfylls bortses från skott inom angiven skadeutsträckning.

5. Vid skada mellan intilliggande, vattentäta tvärskeppsskott, såsom förutsetts i 34 § 3, ska inget huvudtvärskeppsskott eller tvärskeppsskott som begränsar sidotankar eller dubbelbottnade tankar antas vara skadat, utom då:

– avståndet mellan två intilliggande skott och det närmast liggande är mindre än den antagna skadans utsträckning i längskeppsled, som den anges i 2.1, eller

– det i ett tvärskeppsskott finns ett steg eller en recess som är längre än 3,05 meter och som är belägen inom området för den antagna skadans utsträckning. Steg som bildas av akterpikskottet och taket på akterpiktanken räknas inte som steg.

6. Om rör, trummor eller tunnlrar är belägna inom den antagna skadans utsträckning, ska åtgärder vidtas så att progressiv flödning genom dessa inte kan nå andra avdelningar än de som antas bli vattenfyllda i varje enskilt skadefall.

**36 §<sup>5</sup>** Oljetankfartyg ska anses uppfylla kraven på stabilitet i skadat skick om följande är uppfyllt.

1. Den slutliga vattenlinjen, med hänsyn tagen till djupgåendeökning, krängning och trim, ska ligga under den lägre kanten av varje öppning genom vilken progressiv flödning kan ske. Till sådana öppningar ska räknas lufrör och öppningar som är tillslutna med vädertäta dörrar eller täckluckor; till dessa behöver dock inte följande räknas:

- a) Öppningar som är tillslutna med vattentäta manhåls- och flushluckor.
- b) Små vattentäta lasttankluckor med samma vattentäthet som däck.
- c) Fjärrmanövrerade vattentäta skjutdörrar.

d) Gångjärnsförsedda vattentäta tillträdesdörrar med centralvred, som normalt är stängda till sjöss och vars status – öppen eller stängd – indikeras både lokalt och på bryggan.

e) Gångjärnsförsedda vattentäta dörrar som hålls permanent stängda till sjöss.

- f) Icke öppningsbara fönsterventiler.

2. Under flödningens slutskede får krängningsvinkeln vid osymmetrisk fyllning inte överstiga 25 grader; dock får denna vinkel ökas till 30 grader om däck inte på något ställe kommer under vattenytan.

3. Stabiliteten under flödningens slutskede ska undersökas och får anses tillräcklig om den rätande hävarmskurvan har en vidd av minst 20 grader från jämviktsläget och har en största återstående rätande hävarm som är minst 0,1 meter inom 20-gradersområdet; arean under kurvan inom detta område får inte vara mindre än 0,0175 meterradianer. Oskyddade öppningar får inte komma under vattenytan inom detta område, om inte utrymmet ifråga antas vara vattenfyllt. Inom detta område kan de öppningar som anges i 1 och andra öppningar som kan tillslutas vädertätt, tillåtas komma under vattenytan.

<sup>5</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/28.3.

4. Stabiliteten ska vara tillräcklig under flödnigen.

5. Arrangemang för utjämning som kräver mekaniska hjälpmedel, såsom ventiler eller rörförbindelser, ska inte beaktas vid beräkning för reducering av en krängningsvinkel eller för att uppfylla stabilitetskraven enligt 1, 2 och 3. Om utjämning tillämpas ska tillräcklig reststabilitet bibehållas under hela förloppet. Utrymmen som är förbundna genom trummor med stor tvärsnittsyta kan betraktas som gemensamma.

37 §<sup>6</sup> Att kraven i 34 § är uppfyllda ska styrkas genom beräkningar som beaktar fartygets konstruktion och den skadade avdelningens arrangemang, utseende och innehåll samt vätskors fördelning, densitet och effekt av fria vätskeytor. Beräkningarna ska grundas på följande.

1. Hänsyn ska tas till varje tom eller delvis fylld tank, till den transporterade lastens densitet och till varje utflöde av vätska från skadade avdelningar.

2. Permeabiliteten för utrymmen som vattenfylls på grund av skada ska antas ha följande värden:

Utrymmen	Permeabilitet
Avsedda för förråd	0,60
Innehållande bostäder	0,95
Innehållande maskineri	0,85
Tomma	0,95
Avsedda för vätskor som förbrukas	0 till 0,95*
Avsedda för andra vätskor	0 till 0,95*

\* Permeabiliteten för delvis fyllda avdelningar ska stämma överens med den mängd vätska som transporteras i aktuellt utrymme. Om en tank som innehåller vätska skadas, ska antas att innehållet rinner ut fullständigt och ersätts med sjövattnen upp till en nivå i höjd med det slutliga jämviktsläget.

3. Överbyggnad som är belägen omedelbart ovanför sidoskada ska inte betraktas som deplacerande. Hänsyn får dock tas till icke vattenfyllda delar av överbyggnader som ligger utanför skadeområdet, under förutsättning att de är avskilda från det skadade utrymmet med vattentäta skott och att kraven i 1 rörande dessa oskadade utrymmen är uppfyllda. Vattentäta gångjärnsdörrar får godtas i vattentäta skott i överbyggnader.

4. Effekten av fria vätskeytor ska beräknas för en krängningsvinkel av 5 grader i varje särskild avdelning. Transportstyrelsen kan kräva eller medge att korrektionen för fri vätskeyta beräknas för en krängningsvinkel som är större än 5 grader för delvis fyllda tankar.

5. Vid beräkning av effekten av fria vätskeytor hos vätskor som förbrukas ska antas att det för varje typ av vätska uppstår fri vätskeyta, åtminstone i en centertank eller ett par sidotankar belägna på var sin sida av fartyget. Den tank

<sup>6</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel I/28.4.

eller tankkombination som ska beaktas ska vara den där effekten av fri vätsketyta är störst.

## 7 kap.

2 § Bunkring och läktring av olja ska ske på ett säkert och miljömässigt betryggande sätt.

### *Allmänna råd*

*För att bunkring och läktring ska ske på ett säkert och miljömässigt betryggande sätt bör utförandet ske i enlighet med anvisningarna i HELCOM-rekommendation 28/3 (Guidelines on Bunkering and Ship to Ship Cargo Transfer of oils, subject to Annex I of MARPOL 73/78, in the Baltic Sea Area). Se bilaga 6, Checklista vid bunkring.*

## 9 kap.

35 §<sup>7</sup> På begäran av fartygets befälhavare kan Transportstyrelsen medge undantag från tankspolning under förutsättning att

1. det i den lossade tanken ska föras last av samma ämne som föregående last eller annan last som är förenlig med den lossade, och att tanken dessförinnan inte ska rengöras eller användas för barlast,

2. det genom skriftligt intyg kan visas att mottagning av tankspolvätska innehållande lastrester kan ske i destinationshamnen och befälhavaren skriftligen försäkrar att tanken inte avses spolas, rengöras eller barlastas till sjöss, eller

3. att lastresterna kommer att avlägsnas genom ventilation enligt 2 kap. 28 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Undantag enligt första stycket ska antecknas och verifieras i lastdagboken.

Begäran om undantag ska göras av befälhavaren minst två helgfria vardagar innan lossningen påbörjas.

## 12 kap.

15 §<sup>8</sup> Det ska finnas en avfallsdagbok på

1. varje fartyg som går i internationell fart och som har en bruttodräktighet om 100 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, och oavsett om den förs elektroniskt enligt 2 kap. 5 a § eller inte, vara utformad i enlighet med bilaga II till MARPOL annex V.

<sup>7</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel II/13.4.

<sup>8</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel V/10.3.

**21 §<sup>9</sup>** Varje typ av utsläpp eller oavsiktlig förlust av det slag som avses i 4 §, ska registreras i avfallsdagboken. I fråga om fartyg med en bruttodräktighet under 100, ska uppgifterna registreras i fartygets skeppsdagbok.

Uppgifterna 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.

### 13 kap.

**2 §<sup>10</sup>** Transportstyrelsen kan medge att sådana tillbehör, material, anordningar eller apparater installeras i ett fartyg, eller andra förfaranden, alternativa brännoljor eller motsvarande metoder som används som ett alternativ till kraven enligt detta kapitel eller 14 kap., om dessa tillbehör, material, anordningar eller apparater som installeras i ett fartyg eller andra förfaranden, alternativa brännoljor eller motsvarande metoder minst motsvarar de krav på reducering av utsläpp som anges i detta kapitel eller 14 kap.

**3 §<sup>11</sup>** Bestämmelserna i detta kapitel och 14 kap. ska inte tillämpas på:

1. utsläpp som är oundvikliga för att bibehålla fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller
2. utsläpp som uppstår till följd av skador på fartyget eller dess utrustning:
  - under förutsättning att alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits för att hindra, eller så långt som möjligt begränsa, utsläppet efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, och
  - under förutsättning att ägaren eller befälhavaren inte handlat vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden eller handlat med avsikt att orsaka skada.

**4 §<sup>12</sup>** Transportstyrelsen kan, efter samråd med berörda myndigheter i stater som är fördragsslutande part till MARPOL 73/78, efter ansökan medge undantag från specifika bestämmelser i detta kapitel eller 14 kap. för ett fartyg att utföra försök för att utveckla ny teknik gällande begränsning av utsläpp från fartyg, mätutrustningar eller motorer. Undantag kan medges endast om tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet, NOx-koden eller 14 kap. hindrar forskningen då det gäller utveckling av den sortens teknologi. Ett sådant

<sup>9</sup> Motsvarar MARPOL regel V/10.3.6.

<sup>10</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/4.

<sup>11</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/3.1.

<sup>12</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/3.2.

undantag ska inte undanta ett fartyg från rapporteringskravet i 14 kap. 11 § eller ändra vilken typ av information som ska rapporteras i enlighet med detta krav eller dess omfattning. Ett sådant undantag ska ges endast till det antal fartyg som anses nödvändigt, och begränsas enligt följande:

1. för motorer med en cylindervolym om <30 liter ska den sjöbaserade försöksperioden inte överstiga 18 månader. Om ytterligare tid behövs, kan Transportstyrelsen medge en förlängning om 18 månader, eller

2. för motorer med en cylindervolym om  $\geq 30$  liter ska den sjöbaserade försöksperioden inte överstiga 5 år. Vid mellanliggande besiktning ska en rapport över framsteg presenteras för Transportstyrelsen. Ett beslut om undantag får förenas med villkor. Om Transportstyrelsen beslutar att ytterligare tid behövs för att genomföra ett försök med en särskild teknologi, kan ett undantag förlängas för ytterligare en period om maximalt 5 år.

#### *Utsläpp från verksamhet med mineraltillgångar på havsbotten*

**5 §<sup>13</sup>** Följande utsläpp omfattas inte av bestämmelserna i detta kapitel eller 14 kap.:

1. utsläpp som uppstår vid förbränning av ämnen som endast och direkt härrör från undersökning, exploatering och tillhörande offshore-bearbetning av mineraltillgångar på havsbotten inklusive men inte begränsat till avbränning av kolväten och förbränning av borslagg, lera och/eller vätskor under avslutnings- eller provtagningsverksamhet och avbränning,

2. gaser eller flyktiga föreningar som frigörs ur borrhälskor och slagg,

3. utsläpp som endast och direkt hör samman med bearbetning, hantering eller lagring av bottenmaterial, och

4. utsläpp från dieselmotorer som endast betjänar undersökning, provborring bearbetning och tillhörande offshore-framställning av mineraltillgångar på havsbotten.

**41 §<sup>14</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 MEPC.93(45), Standard specification for shipboard incinerators eller MEPC.244(66), 2014 Standard specification for shipboard incinerators, ändrad genom MEPC.368(79).

**42 §<sup>15</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

<sup>13</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/3.3.1.

<sup>14</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/16.3.

<sup>15</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/16.6.1, 16.7 och 16.8.



annex VI och kraven i resolution MEPC.244(66), ändrad genom MEPC.368(79), 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, ändrad genom MEPC.368(79).

## 14 kap.

**6 §<sup>16</sup>** För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, gäller att EEDI-värde ska beräknas för

1. varje nytt fartyg,

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

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

EEDI-värdet ska vara specifikt för varje enskilt fartyg och ange fartygets beräknade prestanda med avseende på energieffektivitet. EEDI-värdet ska åtföljas av den tekniska EEDI-filen.

EEDI-värdet ska verifieras utifrån den tekniska EEDI-filen av Transportstyrelsen eller av en erkänd organisation.

EEDI-värdet ska beräknas enligt resolution MEPC.364(79)<sup>17</sup> senast 7 månader efter genomförandet av den besiktning som föreskrivs i 2 kap. 9 a §.

**8 §<sup>18</sup>** För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, förutom passagerarfartyg, gäller för

1. varje nytt fartyg,

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

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

att EEDI-värdet ska vara enligt följande formel, där X är den reduktionsfaktor som specificeras i tabell 1 i bilaga 8 för det tillåtna EEDI-värdet jämfört med referenslinjen:

$$\text{EEDI-värde} \leq \text{tillåtet EEDI-värde} = (1-X/100) \times \text{referenslinjevärde}$$

För fartyg som har genomgått en väsentlig förändring ska EEDI-värdet beräknas enligt formeln i första stycket, med den tillämpliga reduktionsfaktorn som motsvarar det förändrade fartygets nya fartygskategori och

<sup>16</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/22.

<sup>17</sup> 2022 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships, resolution MEPC.364(79).

<sup>18</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/24.

storlek det datum då kontrakt om förändringen tecknades eller, om kontrakt saknas, det datum då förändringen påbörjades.

Referenslinjevärdena ska beräknas enligt följande formel, där a, b och c utgör de parametrar som anges i tabell 2 i bilaga 8:

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

Om ett fartygs konstruktion medger att det faller under mer än en av fartygskategorierna som specificeras i tabell 2 i bilaga 8, ska fartygets tillåtna EEDI-värde vara det strängaste (lägsta) tillåtna EEDI-värdet.

Fartygets installerade effekt för framdrivning ska inte vara mindre än den framdrivningskraft som behövs för att upprätthålla fartygets manövreringsförmåga under svåra förhållanden.

**9 §<sup>19</sup>** För fartyg som tillhör en eller flera av de fartygskategorier som definieras i 2 §, förutom passagerarfartyg, gäller för

1. varje fartyg, och
2. varje fartyg som har genomgått en väsentlig förändring.

att EEXI-värdet ska vara enligt följande formel, där Y är den reduktionsfaktor som anges i tabell 3 i bilaga 9 för det tillåtna EEXI-värdet jämfört med EEDI-referenslinjen:

$$\text{EEXI-värde} \leq \text{tillåtet EEXI-värde} = (1 - Y/100) \times \text{EEDI-referenslinjevärde}$$

EEDI-referenslinjevärdena ska beräknas i enlighet med 8 §. För ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg ska hänvisning göras till det referenslinjevärde som ska användas från fas 2 och framgår av 8 §.

När SHaPoLi/EPL (Shaft Power Limitation/Engine Power Limitation) används för att efterleva EEXI-kraven, ska användningen ske i enlighet med resolution MEPC.335(76), ändrad genom resolution MEPC.375(80)<sup>20</sup>.

**11 §<sup>21</sup>** För varje kalenderår ska det för fartyg med en bruttodräktighet om 5 000 eller mer samlas in uppgifter om

1. bränsleförbrukning
2. tillryggalagd sträcka, och
3. gångtid.

Uppgifterna ska samlas in i enlighet med den metodik som har angetts i fartygets SEEMP-plan.

Förutom i de fall som anges i fjärde stycket, gäller för svenska fartyg att de uppgifter som under året samlats in för fartyget, efter avslutat kalenderår ska sammanställas och därefter, senast den 31 mars, rapporteras till Transportstyrelsen. Rapporten ska skickas in elektroniskt och innehålla de uppgifter som framgår av bilaga 10.

<sup>19</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/25.

<sup>20</sup> 2021 Guidelines on the shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve, resolution MEPC.335(76), ändrad genom resolution MEPC.375(80).

<sup>21</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 regel VI/27.

Om ett svenskt fartyg byter flaggstat eller företag, ska rapporteringen av de sammanställda uppgifterna enligt andra stycket göras samma dag som bytet sker eller så nära denna dag som är praktiskt möjligt. Om fartyget byter flaggstat ska uppgifterna avse den del av kalenderåret då fartyget har varit svenskt. Om fartyget övergår från ett företag till ett annat, ska uppgifterna avse den del av kalenderåret som det första företaget ansvarat för fartyget.

---

Denna författning träder i kraft den 1 mars 2025.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Caroline Petrini  
(Sjö- och luftfart)



**Bilaga 10<sup>22</sup>. Information som ska rapporteras in i enlighet med 14 kap. 11 §**

1. Fartygets IMO-nummer
2. Period som rapporteringen avser (startdatum och slutdatum)
3. Teknisk information om fartyget:
  - a) leveransår
  - b) fartygstyp
  - c) bruttodräktighet
  - d) nettodräktighet
  - e) dödvikt
  - f) sammanlagd motorstyrka (märkeffekt) av huvud- och hjälpmotorer över 130 kWh (anges i kW)
  - g) EEDI-värde (i tillämpliga fall)
  - h) EEXI-värde (i tillämpliga fall)
  - i) isklass
4. Bränsleförbrukning, angivet i metriska ton per bränsleslag samt metoder som använts för insamling av information om bränsleförbrukning
5. Tillryggalagd sträcka över grund (anges i sjömil)
6. Gångtid
7. För fartyg som omfattas av bestämmelser om CII i 14 kap. 12 §:
  - a) tillämplig CII (AER eller cgDIST)
  - b) tillåtet årligt driftrelaterat CII-värde
  - c) årligt driftrelaterat CII-värde innan ändringar
  - d) årligt driftrelaterat CII-värde
  - e) driftrelaterad kolintensitetsklass (A, B, C, D eller E)
  - f) CII för försöksändamål (ingen, en eller flera av följande: EEPI (gCO<sub>2</sub>/t•nm), cbDIST (gCO<sub>2</sub>/berth•nm), clDIST (gCO<sub>2</sub>/m•nm) och EEOI (gCO<sub>2</sub>/t•nm or others))

<sup>22</sup> Motsvarar MARPOL 73/78 VI/Appendix IX.