

# Lagrådsremiss

## Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 maj 2013

*Catharina Elmsäter-Svärd*

*Lennart Renbjär*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Genomförandet av direktivet innebär att Sverige börjar tillämpa delar av EU:s regelverk om inlandssjöfart. Inlandssjöfarten har såväl internationellt som inom EU en reglering som är helt separerad från havssjöfarten. Sverige har hittills tillämpat havssjöfartsregler på all fartygstrafik.

De lagändringar som föreslås i denna lagrådsremiss är framför allt av ramkaraktär. Regeringen föreslår att det i fartygssäkerhetslagen (2003:364) t.ex. införs krav på fartyg att ha gemenskapscertifikat för inlandssjöfart om de trafikerar inre vattenvägar. Kraven föreslås dock inte gälla för fartyg som endast trafikerar svenska inre vattenvägar. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ange vilka vattenområden som ska vara svenska inre vattenvägar. Transportstyrelsen ska kunna överlåta tillsynsuppgifter till s.k. erkända klassificeringssällskap. Förslagen innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till ett utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2014. För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart föreslås lagändringarna tillämpas när certifikatets giltighet upphör, dock senast den 30 december 2018.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	5
3	Ärendet och dess beredning .....	12
4	Bakgrund.....	13
4.1	Havssjöfart – inlandssjöfart.....	13
4.2	EU:s regelverk om inre vattenvägar .....	13
4.3	Regionala överenskommelser och FN.....	14
4.4	Den svenska inställningen till fenomenet inre vattenvägar .....	15
5	Förslag .....	16
5.1	EU:s regler om inre vattenvägar ska genomföras.....	16
5.2	Något om det inledande och kommande arbetet .....	17
5.3	Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart bör genomföras i befintlig lagstiftning .....	20
5.4	Inre vattenvägar och zonindelning .....	21
5.5	Krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart .....	23
5.6	Frivillighet att tillämpa regelverket .....	28
5.7	Inre vattenvägsfartyg ska undantas från vissa andra certifikatskrav.....	30
5.8	Krav på ny besiktning efter bl.a. reparation .....	30
5.9	Klassificeringssällskap ska få besikta fartyg och utfärda certifikat .....	31
5.10	Övrig anpassning av fartygssäkerhetslagen.....	36
5.11	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	38
6	Kostnader och andra konsekvenser.....	40
6.1	Det allmänna .....	40
6.1.1	Ett nytt trafikslag .....	40
6.1.2	Tillsynsmyndigheten .....	40
6.1.3	Miljön .....	41
6.1.4	Övriga allmänna effekter .....	42
6.2	Näringen.....	42
6.2.1	Rederierna .....	42
6.2.2	Transportköparna.....	44
6.2.3	Klassificeringssällskapen .....	44
6.2.4	Övriga .....	44
6.3	Den enskilde.....	45
7	Författningskommentar.....	46
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (utdrag) .....	50
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/137/EG .....	67
Bilaga 3	Rådets direktiv 2008/59/EG.....	70
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG .....	72
Bilaga 5	Kommissionens direktiv 2008/87/EG.....	119

Bilaga 6	Kommissionens direktiv 2008/126/EG .....	142
Bilaga 7	Kommissionens direktiv 2009/46/EG .....	211
Bilaga 8	Kommissionens direktiv 2012/48/EU .....	234
Bilaga 9	Kommissionens direktiv 2012/49/EU .....	282
Bilaga 10	Lagförslag i SOU 2011:4 .....	320
Bilaga 11	Sammanfattning av SOU 2011:4 .....	329
Bilaga 12	Förteckning över remissinstanserna – SOU 2011:4 .....	340
Bilaga 13	Promemorians lagförslag .....	341
Bilaga 14	Förteckning över remissinstanserna – Näringsdepartementets promemoria .....	345

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

## 2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 3 kap. 1, 2 och 7 §§, 5 kap. 3 och 7 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 1 och 11 §§ samt rubrikerna närmast före 1 kap. 5 § och 7 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 a och 1 b §§, samt närmast före 3 kap. 1 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### Erkänd organisation

#### Erkänd organisation och erkänt klassificeringssällskap

#### 5 §<sup>2</sup>

Med erkänd organisation avses i denna lag en *sådan* organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

*En organisation enligt denna lag kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.*

Med erkänd organisation avses i denna lag en organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

*Med erkänt klassificeringssällskap avses i denna lag ett sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG<sup>3</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2012/49/EU av den 10 december 2012 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/87/EG) av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L389, 30.12.2006, s. 1), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2012/49/EU av den 10 december 2012 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlands-sjöfart (EUT L 6, 10.1.2013, s. 49 (Celex 32012L0049)).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:549.

<sup>3</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1 (Celex 32006L0087).

### 3 kap.

#### 1 §<sup>5</sup>

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *skall* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *ska* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

*Fartyg och flytande utrustning som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fartcertifikat vid trafik på inre vattenvägar.*

### **Gemenskapscertifikat för inlandssjöfart**

#### 1 a §

*De fartyg som anges i 1–3 och som trafikerar inre vattenvägar ska ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Motsvarande utländska fartyg ska ha ett motsvarande certifikat utfärdat med stöd av direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.*

*1. Fartyg som inte är passagerarfartyg och som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m<sup>3</sup>.*

*2. Bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller skjuta*

<sup>4</sup> EUT L 6, 10.1.2013, s. 49 (Celex 32012L0049).

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

*på sådana fartyg som avses i 1 eller flytande utrustning.*

### *3. Passagerarfartyg.*

*Flytande utrustning ska också ha något av de certifikat som anges i första stycket när de trafikerar inre vattenvägar.*

*Havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver dock inte ha något gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

### *1 b §*

*Fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg behöver inte ha något gemenskapscertifikat enligt 1 a §.*

### *2 §*

Ett svenskt passagerarfartyg *skall* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *skall* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *skall* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *skall* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Ett svenskt passagerarfartyg *ska* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *ska* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *ska* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *ska* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

*Fartyg och flytande utrustning som har något av de certifikat som anges i 1 a § behöver inte ha något passagerarfartygscertifikat vid trafik på inre vattenvägar i.*

## 7 §

Ett fartyg som *skall* ha fribordsmärken enligt 5 § *skall* också ha ett fribordscertifikat.

Ett fartyg som *ska* ha fribordsmärken enligt 5 § *ska* också ha ett fribordscertifikat. *Fartyg som har ett gemenskaps-certifikat för inlandssjöfart enligt 1 a § behöver inte ha något fribordscertifikat.*

## 5 kap.

### 3 §<sup>6</sup>

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation *eller ett erkänt klassificeringssällskap* för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

## 7 §

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *skall* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har *lidit skada* som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *skall* göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *ska* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har *skadats på ett sätt* som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *ska* göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. *För fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlands-sjöfart ska en besiktning, i stället för inom den tid som anges i andra meningen, göras innan fartyget gör någon ny resa.*

## 6 kap.

### 1 §<sup>7</sup>

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att 1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

1. fartyget inte är sjövärdigt för *en* resa i den avsedda farten *eller zonen,*

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

<sup>7</sup> Lydelse enligt 2012:97.



2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet *avseende* arbets- och levnadsförhållanden,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte *efterlevs* och detta innebär en uppenbar fara för sjömannens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav *avseende* sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet *i fråga om* arbets- och levnadsförhållanden,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte *följs* och detta innebär en uppenbar fara för sjömannens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav *på* sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

## 7 kap.

### Fartområden

### Fartområden och zoner

#### 1 §<sup>8</sup>

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *skall* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *skall* ha annan omfattning än vad som följer av

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *ska* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *ska* ha annan omfattning än vad som följer av

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon.*

#### 11 §<sup>9</sup>

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.*

*Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.*

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

*Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.*

*Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att kräva ersättning från organisationen för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.*

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2011:549.

*Transportstyrelsen får överlåta åt ett erkänt klassificerings-sällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlands-sjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får Transportstyrelsen i stället överlåta uppgifterna åt en erkänd organisation.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2014.
  2. För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart ska lagen tillämpas när certifikatets giltighet har upphört, dock senast fr.o.m. den 30 december 2018.

### 3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG gäller inte Sverige. Sverige har inte heller helt genomfört något annat EU-direktiv som rör trafik på inre vattenvägar, oavsett om Sverige omfattas av direktiven eller är undantaget. Sverige tillämpar vidare inte de EU-förordningar som rör inre vattenvägar. Direktivet 2006/87/EG samt de rättsakter som därefter har ändrat direktivet finns som *bilaga 1–9*. När det gäller bilaga 1 återges dock inte de delar av direktivet som inte berörs av förslagen i denna lagrådsremiss.

I en skrivelse den 23 juni 2009 (dnr N2009/3159/TE) hemställde företrädare för Västra Götalandsregionen att regeringen ska pröva om Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern kan införlivas i EU:s lagstiftning som rör inre vattenvägar.

Regeringen gav den 21 december 2009 en särskild utredare uppdraget att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Utredningen redovisade uppdraget i betänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4)*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 10*. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 11*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 12*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2011/751/TE).

I Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2012 promemorian *Kompletterande förslag till lagändringar för genomförande av direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart (dnr N2013/512/RS)*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 13*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 14*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2013/512/RS).

I avsnitt 5.9 avviker regeringens förslag från promemorians förslag på så sätt att överlåtelse av förvaltningsuppgifter föreslås kunna ske beträffande fler uppgifter än som föreslås i promemorian. En förklaring till avvikelsen finns i avsnittet. Regeringen har vid beredningen av lagrådsremissen haft underhandskontakter med Transportstyrelsen som berörs av förslaget. Transportstyrelsen har också fått tillfälle att lämna synpunkter på utkastet till lagrådsremiss. Transportstyrelsen har inte haft några invändningar mot regeringens förslag.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Havssjöfart – inlandssjöfart

I stora delar av Europa och i t.ex. Nordamerika är sjöfarten av tradition uppdelad i å ena sidan maritim sjöfart, dvs. transport av gods och passagerare på haven, å andra sidan inlandssjöfart, dvs. trafik på s.k. inre vattenvägar. Inre vattenvägar består av kanaler, floder och insjöar, men även hamn- och kustområden kan i vissa fall anses vara inre vattenvägar. Gemensamt för de inre vattenvägarna är att våghöjden generellt är lägre än på haven och att fartygen typiskt sett alltid befinner sig relativt nära land.

Denna karaktäristiska skillnad har lett till att havssjöfart och inre vattenvägstrafik omfattas av två helt separata regelverk när det gäller bl.a. fartygens konstruktion och utrustning, bemanning, utbildning och certifiering av sjömän samt navigering. Ett fartyg konstruerat för inre vattenvägar kan exempelvis ha lägre boghöjd och fribord samt färre besättningsmän jämfört med ett fartyg avsett för havssjöfart. Fartyg i inlandssjöfart behöver inte heller klara sig själva vid en olycka utan kan normalt få hjälp från närliggande land.

### 4.2 EU:s regelverk om inre vattenvägar

Inom EU finns ett antal direktiv och förordningar som reglerar förhållanden som rör de inre vattenvägarna och trafiken på dessa. Av de mest centrala direktiven kan nämnas:

- direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis,
- direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar,
- direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller passagerarbefordran på gemenskapens inre vattenvägar,
- direktiv 97/68/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg,
- direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen,
- direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen,
- direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart,
- direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, och
- direktiv 2009/100/EG om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart 97/68/EG om tillnärmning av medlems-

staternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är av sedda att användas för transporter på väg (arbetsmaskindirektivet).

Av förordningarna kan följande nämnas:

- förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande,
- förordning (EG) nr 1356/96 om gemensamma bestämmelser för transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater, i syfte att införa frihet att tillhandahålla sådana transporttjänster,
- förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar, och
- förordning (EG) nr 169/2009 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.

### 4.3 Regionala överenskommelser och FN

Flera av EU:s rättsakter om inre vattenvägar har sin grund i regionala överenskommelser. Till exempel har i direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart inarbetats de bestämmelser som reglerar inspektion av fartyg på Rhen, utfärdade av Centrala Kommissionen för Rhensjöfarten (CCNR). Även det båtförarcertifikat som regleras i direktiv 96/50/EG har sitt ursprung i regler antagna av CCNR. Även för andra floder, bl.a. Donau, Mosel och Sava, finns flodkommissioner som tar fram regler och rekommendationer för trafiken på respektive flod. Reglerna är framför allt offentlighetsrättsliga säkerhetsbestämmelser, men också civilrättsliga och i vissa fall t.o.m. straffrättsliga frågor omfattas av kommissionernas regler.

Utöver de här nämnda regionala samarbetena som normalt endast omfattar de länder varigenom respektive flod rinner finns FN:s ekonomiska kommission för Europa, UNECE. UNECE har med hjälp av en arbetsgrupp för inlandssjöfart tagit fram alleuropeiska bindande regler samt rekommendationer om i stort sett alla områden som rör inre vattenvägar. UNECE utför sitt arbete i nära samarbete med EU, flodkommissionerna och andra internationella organ.

Sverige har inte tillträtt någon av de konventioner som UNECE har antagit. En utförligare beskrivning av de olika regionala samarbetena finns i betänkandet.

## 4.4 Den svenska inställningen till fenomenet inre vattenvägar

I anslutningsfördraget för bl.a. Sveriges inträde i EU anges att Sverige har inre vattenvägar. Konkret gjordes dessa konstateranden genom att de relevanta rättsakterna om inre vattenvägar ändrades genom att vissa särskilt angivna svenska vattenvägar, lades till i t.ex. berörda bilagor. Även särskilda då gällande svenska befälsbehörigheter angavs som tillämpliga på de rättsakter som reglerar behörigheter för sjömän på fartyg i inlandssjöfart.

Redan i betänkandet EU, Sverige och de inre vattenvägarna (SOU 1996:183) lämnades förslag till åtgärder för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar. Förslagen i betänkandet kom dock aldrig – förutom i vissa mindre avseenden – att genomföras. Den svenska inställningen har i stället varit att de svenska inre vattenvägarna av betydelse, dvs. framför allt Väner och Mälaren med anslutningar, är av havskaraktär. Med åberopande av säkerhetsskäl har Sverige därför avstått från att helt genomföra EU-regelverket om inre vattenvägar. I vissa direktiv finns möjligheter att göra undantag från att tillämpa direktivet i delar eller i dess helhet. Sverige har i ett par fall utnyttjat sådana undantag och anmält detta till kommissionen. Sverige tillämpar i stället det regelkomplex som gäller för havssjöfarten även på de inre vattenvägarna.

Kommissionen har inte framfört några formella invändningar mot den svenska inställningen till EU-regelverket om inre vattenvägar. I december 2009 tillsatte regeringen återigen en kommitté med uppgift att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt och att föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Uppdraget redovisades i betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4). Även av det betänkandets slutsatser framgår att det inte finns vare sig några juridiska eller praktiska hinder mot att genomföra regelverket om inre vattenvägar i svensk rätt.

I *Svensk Sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, beslutad den 17 januari 2013, uppgav regeringen att regeringen har påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning.

## 5 Förslag

### 5.1 EU:s regler om inre vattenvägar ska genomföras

**Regeringens bedömning:** Sverige ska genomföra EU:s regelverk om trafik på inre vattenvägar.

**Utredningens bedömning:** I betänkandet tas inte ställning till frågan om regelverket bör genomföras eller inte utan endast vilka författningsändringar som krävs för att genomföra vissa av direktiven.

**Remissinstanserna:** Den övervägande andelen av remissinstanserna tillstyrker allmänt eller har inte någon erinran mot bedömningen att genomföra EU-regelverket om inre vattenvägar. Endast *Länsstyrelsen i Västmanlands län*, *Sjöbefälsförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening* motsätter sig att Sverige genomför regelverket.

#### Skälen för regeringens bedömning

##### *Underlätta för näringen*

Det finns framför allt näringspolitiska skäl att införa regelverket om inre vattenvägar i Sverige. På senare år har företrädare för den svenska när-sjöfarten uppgett att de ser stora möjligheter för en utveckling av sjötransporter inom Sverige om reglerna om inre vattenvägar genomförs. Detta bekräftas också av remissvaren på betänkandet. I betänkandet anförs förvisso att det är svårt att bedöma om och i så fall i vilken omfattning ett genomförande av regelverket kommer att leda till någon ökning av sjötransporter t.ex. genom överflyttning av gods från järnväg eller väg. Denna analys har kritiserats av många remissinstanser som ofullständig eftersom någon statistik eller andra uppgifter till grund för påståendet inte har lämnats. Regeringen kan till viss del hålla med i kritiken, men det kan inte bortses från att det innan regelverket är genomfört och utformat i alla dess delar knappast kan sägas något om hur transportköparna och därmed rederierna påverkas. Å andra sidan har inte något framkommit som pekar på att ett genomförande skulle påverka sjöfartsbranschen negativt eller minska utnyttjandet av sjöfarten som transportsätt. Det finns snarare flera positiva effekter av ett genomförande, vilket regeringen redogör närmare för i avsnitt 6.

##### *Det finns inre vattenvägar i Sverige*

Sverige har inre vattenvägar. Även om det i EU-rätten saknas en allmän definition av begreppet inre vattenvägar<sup>1</sup> kan det lätt konstateras att det i Sveriges inland finns farbara vattenvägar som är mer eller mindre åtskilda från de havsområden som omger Sverige. Att Sverige har inre vattenvägar konstaterades som nämnts i avsnitt 4.4 också i Sveriges anslutningsfördrag till Europeiska unionen. Redan av den anledningen

<sup>1</sup> Se angående detta konstaterande Europeiska unionens domstols dom den 1 mars 2007 i mål nr C-391/05.



föreligger egentligen tillräckliga förutsättningar för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar. Av betänkandet framgår också att det inte finns några juridiska eller praktiska hinder att genomföra regelverket om inre vattenvägar.

#### *Undvika överträdelseförfaranden*

Som skäl för att inte genomföra eller tillämpa regelverket om inre vattenvägar har Sverige under åren åberopat att Sverige i stället tillämpar samma regelverk som gäller för havsgående fartyg, vilket ger en högre säkerhetsnivå än regelverket om inre vattenvägar och alltså rättfärdigar ett underlåtande att genomföra direktiven. Kommissionen har åtminstone indirekt godtagit detta argument genom att inte inleda något överträdelseförfarande mot Sverige för att inte ha genomfört direktiven eller tillämpat förordningarna. I avsaknad av ett officiellt ställningstagande från kommissionen kan det dock inte förutsättas att kommissionen kommer att godta den svenska inställningen i all framtid. Detta särskilt eftersom regelverket om inre vattenvägar inte enbart har ett säkerhets- och miljöhöjande syfte utan även ger rättigheter för enskilda och företag att t.ex. utöva sitt yrke som båtförare eller driva företag fritt inom unionen. Även för att undvika framtida överträdelseärenden finns således anledning att genomföra regelverket om inre vattenvägar.

#### *Sammanfattning*

Regeringen anser sammanfattningsvis att det inte längre finns några skäl att inte genomföra regelverket om inre vattenvägar. Ett genomförande ger legala förutsättningar för de rederier som så önskar att övergå till att transportera gods och passagerare enligt reglerna om inre vattenvägar.

## 5.2 Något om det inledande och kommande arbetet

#### *Det tekniska direktivet inleder genomförandet i lagstiftningen*

I avsnitt 4.2 har redovisats de mest centrala direktiven och förordningarna som rör förhållanden för inre vattenvägar. I betänkandet föreslås endast för ett fåtal av dessa hur genomförandet kan ske. För flera av direktiven lämnas i betänkandet inga förslag till genomförande utan föreslås att en vidare utredning måste göras. Detta gäller t.ex. direktiven som rör harmonisering av förarbevis och ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat. För andra direktiv – där ett sådant val är möjligt – föreslås att Sverige tills vidare inte ska genomföra direktiven. Detta gäller t.ex. direktiven om harmoniserade flodinformationstjänster och transport av farligt gods. För dessa båda kategorier saknas således förutsättningar att lämna några förslag till genomförande.

Ett av få direktiv för vilket det i betänkandet lämnas ett fullständigt förslag till genomförande är direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Det direktivet får också anses vara det mest centrala vid ett införande av hela EU-regelverket om inre vattenvägar. Om inga fartyg kan certifieras enligt det direktivet saknas också i princip anledning att genomföra övriga direktiv som rör förhållanden på inre vattenvägar. Det faller sig därför naturligt att ett svenskt genom-

förande bör inledas med det direktivet. Med början i avsnitt 5.3 lämnas förslag till vilka lagändringar som krävs för att genomföra det direktivet i svensk rätt. Genomförandet av regelverket om inre vattenvägar har dock redan inletts genom en förordningsändring som rör typgodkännande av motorer på fartyg i inlandssjöfart.

#### *Typgodkännande av motorer på fartyg i inlandssjöfart redan infört*

Direktivet 97/68/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (det s.k. arbetsmaskindirektivet) reglerar utsläppsgränsvärden från motorer, och stadgar att dessa motorer ska typgodkännas.

Sverige har tidigare genomfört arbetsmaskindirektivet för samtliga mobila maskiner utom sådana som är avsedda för fartyg i inlandssjöfart. Den 21 mars 2013 beslutade dock regeringen en förordningsändring som innebär att även motorer avsedda för fartyg i inlandssjöfart ska typgodkännas. Transportstyrelsen är godkännande myndighet. Förordningsändringen trädde i kraft den 23 april 2013. Ändringen innebär t.ex. att svenska motortillverkare i fortsättningen inte behöver vända sig till andra länder för att typgodkänna sina produkter, utan kan vända sig till Transportstyrelsen.

Förordningsändringen är av stor vikt för arbetet med att genomföra direktivet med tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Enligt artikel 8.2a. i arbetsmaskindirektivet får nämligen medlemsstaterna inte utfärda det fartcertifikat för gemenskapens inlandssjöfart, vilket fastställs i rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart, till något fartyg med motorer som inte uppfyller kraven i arbetsmaskindirektivet. Direktiv 82/714/EEG är upphävt och ersatt av direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

#### *Bemanning*

EU-rätten innehåller inte några bestämmelser om vilken bemanning som ett fartyg i inlandssjöfart ska ha. Det är därför en fråga som varje medlemsstat får avgöra.

Enligt 2 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, ska ett fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Enligt 3 kap. 10 § FSL ska säkerhetsbesättning fastställas för varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare. Med säkerhetsbesättning avses enligt 1 kap. 2 § FSL det minsta antal besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller är avsett att användas i. Säkerhetsbesättning fastställs enligt 3 kap. 12 § FSL av Transportstyrelsen. Enligt 3 kap. 11 § FSL får ett fartyg för vilket säkerhetsbesättning har fastställts inte framföras om inte besättningen har den storlek och den sammansättning i övrigt som anges i beslutet. Bestämmelserna om säkerhetsbesättning gäller enligt 3 kap. 18 § FSL inte utländska fartyg.

Enligt gällande svenska bestämmelser är det således Transportstyrelsen som i enskilda beslut avgör hur många besättningsmän som ett fartyg ska

ha och vilka befattningar dessa ska ha. Dessa bestämmelser blir, vilket utredningen också konstaterat, tillämpliga på svenska fartyg på inre vattenvägar.

Även om det inte finns några EU-gemensamma regler om bemanning finns det såväl bindande regler som riktlinjer inom de olika flodkommissionerna och inom UNECE. Dessa regler och riktlinjer har vissa medlemsländer gjort till nationell lagstiftning. Frågan om bemanningen av inlandsfartyg är också en viktig fråga för redarbranschen. *Sveriges redareförening* har t.ex. i sitt remissvar uppgett att om de bemanningsregler som utredningen föreslår genomförs på fartyg på inre vattenvägar är genomförandearbetet i övrigt onödigt och bör inte påbörjas över huvud taget.

Bemanningen är som redareföreningen påpekar en viktig faktor när det gäller prissättningen av transporter och påverkar således direkt kostnadsbilden för rederierna och därmed också indirekt industrins val av trafikslag för sina transporter. Regeringen gav mot denna bakgrund den 27 mars 2013 Transportstyrelsen i uppdrag att se över principerna för bemanning av de fartyg som kommer att certifieras för inlandssjöfart. Utgångspunkten enligt uppdraget är att konstruktions- och utrustningskraven för fartyg i inlandssjöfart samt fartygens trafikmönster bör få genomslag i besluten om säkerhetsbesättning. Uppdraget ska redovisas för Näringsdepartementet den 31 december 2013.

#### *Det fortsatta arbetet*

Som nämnts finns ett stort antal direktiv och förordningar med koppling till inre vattenvägar. Regeringen avser att återkomma med besked om vilka ytterligare direktiv som ska genomföras. Som redan nämnts kan det dock krävas ytterligare utredning innan några förslag kan lämnas när det gäller flera av direktiven. När det gäller direktiven 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat och 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis har något förslag till genomförande inte lämnats av utredningen. I stället för att analysera hur dessa direktiv ska genomföras har regeringen valt att delta i kommissionens expertgrupp som utarbetar ett nytt EU-regelverk om utbildning och behörigheter, ett regelverk som eventuellt kan komma att ersätta de nämnda direktiven. Näringsdepartementet har utsett företrädare för Transportstyrelsen att delta i expertgruppens arbete.

Regeringen avser också att fortsätta analysen av vilka förordningar som eventuellt kan kräva kompletterande författningsreglering i Sverige för att kunna tillämpas. Till exempel kommer det att behöva utses behörig myndighet att utfärda intyg enligt bl.a. förordningen (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, och möjligen också enligt förordningen (EEG) nr 2919/85 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten.

### 5.3 Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart bör genomföras i befintlig lagstiftning

**Regeringens förslag:** Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg bör genomföras genom ändringar i fartygssäkerhetslagen och genom föreskrifter som meddelas med stöd av den lagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig över förslaget.

**Skälen för förslaget:** Frågan är om direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart ska genomföras i befintlig lagstiftning eller genom ett separat nytt regelverk.

Det europeiska och det EU-rättsliga regelverket om trafik på inre vattenvägar är som nämnts i avsnitt 4 skilt från de regler som gäller havssjöfarten. I många länder i Europa och EU administreras frågor om inre vattenvägar dessutom av andra myndigheter än som hanterar frågor om havssjöfarten. Trafik på inre vattenvägar betraktas i princip som ett eget trafikslag, skilt från övrig sjöfart. Detta skulle kunna tala för att ett införande av regelverket om inre vattenvägar, inklusive direktivet om tekniska föreskrifter, bör genomföras i ett nytt, separat regelverk.

Utredningen har dock föreslagit att genomförandet av direktivet ska ske genom ändringar i den befintliga lagstiftningen, dvs. fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, och genom föreskrifter som meddelas med stöd av den lagen. Något alternativt förslag till genomförande redogörs det inte för i betänkandet. Ingen remissinstans har heller haft någon synpunkt på förslaget. Redan av den anledningen saknas förutsättningar att genomföra direktivet på något annat sätt. Det finns fördelar med ett genomförande i befintlig lagstiftning som kan väga tyngre än införandet av ny lagstiftning. Ett genomförande av direktivet genom användande av FSL kräver inte särskilt många lagändringar. Direktivets bestämmelser låter sig relativt lätt infogas i FSL:s systematik. Eftersom avsikten är att Transportstyrelsen är den myndighet som ska ansvara för att ta fram föreskrifter om krav på fartyg och deras utrustning och sköta tillsynen finns i FSL redan t.ex. bemyndiganden om delegering av normgivning till Transportstyrelsen inom dessa områden som går att utnyttja utan ändringar.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att genomförandet av direktivet bör ske genom utnyttjande av den befintliga regleringen i FSL och genom föreskrifter som meddelas med stöd av den lagen.

## 5.4 Inre vattenvägar och zonindelning

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är något annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Göta hovrätt* har inte något att erinra mot det föreslagna lagförslaget, men anser att det författningsmässigt framstår som en brist om det är så att såväl svensk rätt som aktuell EU-rättsakt i huvudsak saknar bestämmelser som slår fast vilka principer som ska tillämpas för att bestämma vilka vattenvägar som omfattas. Hovrätten anser att rekommendationer i ett dokument med för hovrätten okänd rättslig status inte framstår som tillräckligt. Ingen annan remissinstans yttrar sig över förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Definition av zonerna*

Av artikel 1.1 i direktivet framgår att unionens inre vattenvägar delas in i zoner. Zonerna 1–4 omfattar de vattenvägar som är upptagna i bilaga I till direktivet. Det finns enligt nämnda artikel även en zon R som består av de vattenvägar för vilka certifikat ska utfärdas i enlighet med den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Zon R är dock inte relevant när det gäller en svensk zonindelning.

Det är medlemsstaterna själva som – efter samråd med kommissionen – avgör vilka vattenvägar som de vill anmäla till bilagan, jfr artikel 1.2. Någon geografisk avgränsning av vad som är en inre vattenväg finns inte. Detta innebär t.ex. att flera länder, däribland Sverige, inte har anmält några vattenvägar att ingå i bilagan. Av artikel 27 följer att Sverige och dessa andra länder därmed inte har någon skyldighet att genomföra direktivet.

Direktivet innehåller inte någon definition av eller annan förklaring för vilken omfattning de olika zonerna har. *Göta hovrätt* har anfört att detta framstår som otillräckligt. Regeringen kan i och för sig instämma i hovrättens resonemang att det inte finns någon klar rättslig grund för hur zonindelningen enligt direktivet ska göras. De tekniska föreskrifterna i direktivet omfattar dock i huvudsak bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen (se skäl 2 till direktivet). De bestämmelserna har i sin tur tagits in i UNECE:s rekommendationer om harmoniserade europeiska tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, se UNECE resolution nr 61 (ECE/TRANS/SC.3/172). Det är allmänt vedertaget att zonindelningen i direktivet därför också ska följa dessa rekommendationer. Detta har vid underhandskontakter bekräftats av kommissionen samt av vissa andra medlemsstater som har genomfört direktivet. Regeringen anser därför i likhet med utredningen att vid indelning av inre vattenvägar i de olika zonerna ska definitionen av zonerna utgå från den ovan nämnda rekommendationen av UNECE. Det saknas dock anledning att, i linje med vad *Göta hovrätt* föreslår, reglera detta i lagen.

I sak innebär detta i korthet följande. Zon 1 utgörs av vattenvägar med en signifikant våghöjd som över viss tid i genomsnitt inte överskrider 2,0 m. För zon 2 och 3 är gränserna för den signifikanta våghöjden 1,2 m respektive 0,6 m. Zon 4 regleras inte i rekommendationerna. För beräkningen av våghöjden finns angivet en matris i rekommendationerna.

#### *Närmare om utformningen av bemyndigandet*

Något ska också sägas om den närmare utformningen av bemyndigandet. I betänkandet föreslås att ”regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även [...] meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och omfattningen av de olika zonerna.”

Av artikel 1 och 3 i direktivet följer att endast trafik på de vattenvägar som är uppräknade i bilaga I till direktivet omfattas av direktivets krav. Även om ett vattenområde har en våghöjd som ligger inom ramen för zonindelningen omfattas inte trafiken på det vattenområdet så länge medlemsstaten inte har beslutat att det aktuella vattenområdet ska omfattas och området har infogats i bilaga I. Förslaget från utredningen att i lagen delegera rätten att meddela föreskrifter om *omfattningen* av zonerna kan därför möjligen leda tanken till att alla vattenvägar som har en våghöjd som ryms inom en viss zon också automatiskt omfattas av den svenska lagstiftningen. Detta torde dock inte ha varit utredningens avsikt och motsvarar inte heller som nämnts direktivets lydelse. För att bättre motsvara direktivets innehåll bör delegationsbestämmelsen i stället formuleras så att ”regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och *vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon*”. Därigenom klargörs att det krävs ett aktivt utpekande av aktuella vattenområden. Naturligtvis kan ett utpekande göras på så sätt att en viss zon omfattar samtliga vattenområden som har en våghöjd som ligger inom ramen för den aktuella zonen.

Det ska också nämnas att en inre vattenväg kan vara såväl ett område avgränsat av en yttre gräns som enbart en sträcka mellan två punkter.

#### *Förberedande mätning av Väneren*

Av betänkandet framgår att enligt de beräkningar som har gjorts har bl.a. delar av Väneren en sådan våghöjd som ligger över de gränsvärden som ska tillämpas vid zonindelningen enligt direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter. Det skulle därmed enligt betänkandet inte gå att tillämpa direktivet på hela Väneren. Den våghöjdsberäkningen är dock inte gjord enligt bestämmelserna i direktivet och den ovan nämnda UNECE-resolutionen. Den 29 mars 2012 gav regeringen därför Transportstyrelsen i uppdrag att undersöka hur Vänerens fartområden ser ut utifrån definitionerna av signifikant våghöjd enligt bl.a. direktivet (dnr N2012/1803/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget till Näringsdepartementet i en reviderad rapport den 22 februari 2013. En av rapportens slutsatser är att den våghöjdsmodellering som SMHI har utfört på Transportstyrelsens uppdrag visar att gränsvärdet för zon 1 inte överskrids på Väneren. Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart kan därmed tillämpas på hela Väneren.

*Uttekande av inre vattenvägar kräver samråd med samt underrättelse till kommissionen*

Enligt artikel 1.2 kan en medlemsstat, efter samråd med kommissionen, företa ändringar i klassificeringen av sina vattenvägar i de zoner som är upptagna i bilaga I. Ändringarna ska enligt samma bestämmelse senast sex månader innan de träder i kraft anmälas till kommissionen, som ska underrätta de övriga medlemsstaterna. Ett svenskt genomförande av direktivet kräver som nämnts att Sverige pekar ut inre vattenvägar som ska ingå i de olika zonerna. Detta innebär i praktiken att en ändring ska göras av bilaga I, vilket således kräver först samråd med kommissionen och därefter att kommissionen underrättas sex månader innan föreskrifterna träder i kraft. Regeringen avser att peka ut Transportstyrelsen som ansvarig myndighet för att meddela föreskrifter om zonindelningen. Det är därför naturligt att Transportstyrelsen också får ansvara för samråd med och underrättelse till kommissionen.

## 5.5 Krav på gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

**Regeringens förslag:** Följande fartyg som trafikerar inre vattenvägar ska ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Utländska fartyg ska ha ett motsvarande certifikat utfärdat med stöd av direktiv 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat i enlighet med den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

1. Fartyg som inte är passagerarfartyg och som har en längd av minst 20 meter, eller för vilka produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m<sup>3</sup>.

2. Bogserfartyg och skjutbogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller påskjuta sådana fartyg som avses i 1 eller flytande utrustning.

3. Passagerarfartyg.

Flytande utrustning ska också ha sådant certifikat.

Havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat för havsgående trafik ska inte behöva ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I betänkandet föreslås att fartyg enligt den första punkten ska uppfylla både längd- och volymkravet för att omfattas, dvs. att villkoren ska vara kumulativa. I betänkandet föreslås vidare när det gäller passagerarfartyg att endast utländska sådana ska omfattas. I betänkandet föreslås också att i stället för flytande utrustning ska flytande anläggningar ha certifikat. När det gäller utländska fartyg som innehar s.k. Rhencertifikat föreslås i betänkandet att detta skulle ge en rättighet att trafikera svenska inre vattenvägar. Slutligen föreslås i betänkandet ett något annat namn på certifikatet.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsforum* och *SWEREF Skärgårdsredarna* anser att även svenska passagerarfartyg ska omfattas av genomförandet. *Transportstyrelsen* och *Sveriges fartygsbefälsförening* tillstyrker för-

slaget att svenska passagerarfartyg ska undantas. I övrigt kommenteras inte förslaget av någon remissinstans.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser har ingen erinran mot eller tillstyrker allmänt förslagen. *Sveriges redareförening, Erik Thun AB och Ahlmark Lines A.-B., Sveriges hamnar* och *SWEREF Skärgårdsredarna* tillstyrker särskilt förslaget att samtliga svenska fartyg ska omfattas. *Regelrådet* avstyrker förslaget att svenska passagerarfartyg ska omfattas av genomförandet. *Kommerskollegium* efterfrågar en definition av begreppet passagerarfartyg. *Bureau Veritas* bekräftar att flytande anläggningar inte omfattas.

### Skälen för regeringens förslag

Av artikel 3.1 b) och artikel 1 följer att farkoster som trafikerar de inre vattenvägar som delats in i zoner och finns upptagna i bilaga I till direktivet ska medföra ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Definitionerna i artikel 1.01 i bilaga II till direktivet ger en närmare bild av vad som avses. En farkost är enligt definitionen (punkt 1 i nämnda artikel i bilagan) ett fartyg eller flytande utrustning. Med fartyg avses fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg (punkt 2). Med fartyg i inlandssjöfart avses fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar (punkt 3) och med havsgående fartyg avses fartyg som certifierats för havsgående trafik (punkt 4). Med flytande utrustning avses slutligen flytande installation som i normala fall inte är avsedd att flyttas såsom simbad, docka, brygga eller båtskjul (punkt 27).

Det kan således konstateras att direktivet blir tillämpligt och krav på certifikat som huvudregel gäller så snart en farkost faktiskt trafikerar en sådan vattenväg som en medlemsstat har utsett som en inre vattenväg att ingå i bilaga I till direktivet. Detta gäller oavsett om farkosten är avsedd för inre vattenvägar eller är havsgående. Det avgörande är klassificeringen av vattenområdet. (Havsgående fartyg kan dock undantas i vissa situationer, se nedan.)

#### *Vilka farkoster omfattas?*

I artikel 2.1–2 anges för vilka typer av farkoster, dvs. fartyg samt flytande utrustning, som direktivet ska gälla.

#### *Artikel 2*

##### **Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv skall enligt artikel 1.01 i bilaga II gälla för följande farkoster:

- a) Fartyg med en längd (L) av 20 meter eller mer.
- b) Fartyg för vilka produkten av  $L \times B \times T$  (längd, bredd, djupgående) ger en volym på 100 m<sup>3</sup> eller mer.

2. Dessutom skall detta direktiv enligt artikel 1.01 i bilaga II gälla för alla

- a) bogserfartyg och skjutbogserare, som är avsedda att bogsera eller påskjuta sådana fartyg som avses i punkt 1 eller flytande anläggningar eller för att långsides bogsera sådana fartyg eller flytande



anläggningar,

b) fartyg avsedda för persontransport, som transporterar fler än tolv passagerare förutom besättningen,

c) flytande utrustning.<sup>2</sup>

Förslaget i betänkandet innebär att artikel 2.1–2 skulle genomföras på ett sätt som avvek från direktivet. När det gäller förslaget i betänkandet att villkoren enligt punkten a) i artikel 2.1 ska ses som kumulativa och inte alternativa, och förslaget att flytande anläggningar ska omfattas, var det troligen inte avsett att genomförandet skulle avvika från direktivet. I promemorian föreslås därför en justering så att genomförandet i dessa delar ska ske i enlighet med direktivet, dvs. att ett fartyg som inte är passagerarfartyg ska omfattas om fartyget antingen har en längd av minst 20 meter eller en volym om minst 100 m<sup>3</sup> samt att det är flytande utrustning som ska omfattas, inte flytande anläggningar. Ingen remissinstans har invänt mot detta. *Bureau Veritas* har uttryckligen bekräftat promemorians slutsats när det gäller flytande utrustning. Regeringen föreslår att genomförandet i denna del görs i enlighet med promemorians förslag.

#### *Alla passagerarfartyg – även svenska – ska omfattas*

Direktivet gäller enligt artikel 2.2 b) fartyg avsedda för persontransport, som transporterar fler än tolv passagerare förutom besättningen. Enligt definitionen i artikel 1.01 punkt 18 i bilaga II till direktivet är ett passagerarfartyg ett dagstursfartyg eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än 12 passagerare. Enligt 1 kap. 3 § FSL avses med passagerarfartyg fartyg som medför fler än tolv passagerare. Enligt 3 kap. 2 § FSL ska ett svenskt passagerarfartyg ha ett passagerarfartygscertifikat. Ett sådant certifikat är slutligen enligt 1 kap. 4 § 2 FSL ett bevis bl.a. om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare. Eftersom den praktiska innebörden av begreppet passagerarfartyg i FSL är densamma som direktivets definition kan vid genomförandet av artikel 2.2 b) begreppet passagerarfartyg i FSL:s mening användas.

Artikel 7 ger medlemsstaterna en möjlighet att undanta fartyg som endast trafikerar inre vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i en annan medlemsstat via en inre vattenväg. Betänkandets förslag innebär att svenska passagerarfartyg ska undantas vid genomförandet av direktivet medan utländska passagerarfartyg ska omfattas. *SWEREF* och *Sjöfartsforum* motsatte sig i sina remissvar att svenska passagerarfartyg ska undantas. Därutöver uttalade ett flertal remissinstanser i allmänna ordalag att ett genomförande måste ske med så få avvikelser från direktivet som möjligt. *Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Transportstyrelsen* stödde som enda remissinstanser uttryckligen utredningens förslag i denna del. I promemorian föreslås dock att även svenska passagerarfartyg ska omfattas. *Regelrådet* har avstyrkt promemorians förslag

<sup>2</sup> I den svenska språkversionen av direktivet anges under c) flytande anläggningar. Denna översättning är fel och ska rätteligen vara flytande utrustning, se närmare s. 14 i promemorian.

eftersom det saknas dels en analys av alternativa lösningar, dels kostnadsmässiga beräkningar av följderna av förslaget för företagen.

Regeringen anser till skillnad mot förslaget i betänkandet men i likhet med förslaget i promemorian att det på flera grunder finns skäl att även svenska passagerarfartyg ska omfattas. Ett undantag för svenska passagerarfartyg skulle medföra att olika villkor kommer att gälla för samma trafik eftersom fartyg som har certifierats i andra medlemsstater enligt direktivet har rätt att trafikera svenska inre vattenvägar med stöd av det direktivet. Fram till i dag har Sverige i praktiken kunnat vägra detta med hänvisning till det svenska allmänna ställningstagandet rörande regelverket om inre vattenvägar. Med ett påbörjat genomförande av regelverket bedömer regeringen att någon möjlighet inte längre finns att hindra företag från andra medlemsländer att utnyttja direktivets möjligheter att trafikera svenska inre vattenvägar. En rätt att utföra cabotage kan också härledas ur förordningen (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Konkurrensnackdelarna för svenska passagerarfartyg skulle om de fartygen lämnas utanför genomförandet kunna bestå i t.ex. högre utrustningskrav, kortare besiktningintervall och därmed högre kostnader. Konkurrensskäl talar därför starkt för att även svenska passagerarfartyg ska omfattas, vilket företrädare för såväl redare som hamnar också särskilt har understrukit. En annan anledning till att de svenska passagerarfartygen inte bör undantas från genomförandet är att persontransporter till sjöss bedöms få en ökad betydelse i utformningen av kollektivtrafiken framför allt i vissa stadsområden. De svenska passagerarfartygen bör därför inte uteslutas från möjligheten att ta del av de eventuella fördelar som det nya regelverket kan ge.

Ett annat skäl som bör nämnas för att svenska passagerarfartyg ska omfattas är att som allmän utgångspunkt vid genomförande av direktiv i svensk rätt gäller att genomförandet ska ske så nära direktivets nivå som är möjligt. Detta innebär t.ex. att eventuella tillägg utöver direktivets krav, liksom undantag från dessa – även om de är tillåtna enligt direktivet – måste kunna motiveras väl. Några säkerhetsmässiga skäl att undanta de svenska passagerarfartygen har dock inte framlagts av utredningen och har inte heller framkommit i övrigt. Det finns inte heller på denna grund någon anledning att undanta de svenska passagerarfartygen.

Regeringen föreslår således att genomförandet av direktivet ska omfatta även de svenska passagerarfartygen. Med anledning av vad *Regelrådet* har anfört visar det ovan förda resonemanget enligt regeringen också att det inte finns någon bättre alternativ lösning som exempelvis att låta svenska passagerarfartyg undantas, särskilt då det kommer att finnas en frivillighet för rederierna att ansluta sina fartyg till regelverket, se nedan i detta avsnitt. När det gäller vad *Regelrådet* anfört om att det saknas uppgifter om vilka kostnader som kan komma att uppstå för berörda företag hänvisas till konsekvensbedömningen i avsnitt 6.

Med anledning av *Kommerskollegiums* efterfrågan om en definition på begreppet passagerarfartyg erinrar regeringen om att 1 kap. 3 § FSL innehåller en definition på begreppet passagerarfartyg. Eftersom definitionen i sak överensstämmer med direktivets krav och blir tillämplig även på den föreslagna nya bestämmelsen om krav på gemenskaps-

certifikat för inlandssjöfart behöver någon ytterligare definition enligt regeringen inte införas.

#### *Något om tillämpligheten på utländska fartyg*

Direktivet innebär att ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart ger rätt att trafikera övriga medlemsstaters inre vattenvägar med stöd av certifikatet. Ett utländskt fartyg med ett sådant motsvarande certifikat har således rätt att trafikera de svenska inre vattenvägarna. Detta bör klargöras i lagtexten. Enligt artikel 4.1 i direktivet får vidare alla fartyg som medför ett giltigt certifikat, utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, trafikera gemenskapens vattenvägar enbart försedda med det certifikatet. Bestämmelsen i direktivet är förvisso utformad som en rättighet, men i praktiken är det också en skyldighet för det fartyg som trafikerar en inre vattenväg att ha ett sådant certifikat om fartyget inte har något annat certifikat som krävs. Det bör således i lagen anges att som alternativ till ett gemenskaps-certifikat för inlandssjöfart kan kravet uppfyllas genom ett sådant Rhencertifikat. Genom en sådan bestämmelse får också ett fartyg med ett sådant certifikat en rättighet att trafikera de svenska inre vattenvägarna. Den konvention som åsyftas är 1868 års reviderade konvention för sjöfarten på Rhen. Konventionen reglerar i artikel 22 kraven på fartyget att ha nödvändig skrovstyrka och utrustning för den avsedda farten. Artikel 22 är kompletterad med ett omfattande separat regelverk för hur dessa krav ska uppfyllas och inspekteras i konkreta detaljer. Det är också det regelverkets sakinhåll som ligger till grund för direktivets krav, jfr avsnitt 4.3. Ett fartyg som har ett sådant certifikat enligt konventionen uppfyller således i sak samma krav som ett fartyg som har ett certifikat utfärdat enligt direktivet.

Det ska nämnas att artikel 4.2 i direktivet innebär att ett fartyg som har ett sådant Rhencertifikat kan behöva ha ett kompletterande gemenskaps-certifikat för inlandssjöfart om medlemsstaten har utfärdat ytterligare eller sänkta föreskrifter med stöd av artikel 5. Föreskrifter om krav på ett sådant kompletterande gemenskapscertifikat kan i så fall meddelas av Transportstyrelsen med stöd av befintliga bemyndiganden i 7 kap. 3 § första stycket 1 § FSL och 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förkortad FSF.

#### *Undantag*

I artikel 2.3 finns en uppräknning av fartyg som inte omfattas av direktivet. Dels undantas färjor och militärfartyg, dels undantas havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och medför giltiga fart- och säkerhetscertifikat.

Direktivet innehåller inte någon definition på vad som är en färja. Det är därför lämpligast att undantaget regleras i myndighetsföreskrifter i vilka det efter t.ex. konsultation med kommissionen kan klargöras vad som är en färja. Ett allmänt bemyndigande för myndigheten att meddela undantag från kraven på certifikat i FSL finns redan i 7 kap. 9 § 1 a) FSL och 8 kap. 2 § 1 a) FSF. Någon ytterligare reglering behövs inte eftersom dessa bemyndiganden kommer att bli tillämpliga även på det krav på gemenskapscertifikat som föreslås i denna lagrådsremiss.

Beträffande militärfartygen anges i 1 kap. 1 § FSL att lagen gäller örlogsfartyg endast i den mån regeringen föreskriver det. Någon sådan förordningsbestämmelse som innebär att de föreslagna kraven kommer att tillämpas på örlogsfartyg finns inte.

När det gäller undantaget för havsgående fartyg finns inga hinder att reglera detta i lagen, varför regeringen föreslår ett sådant undantag. Vad som utgör giltiga fart- och säkerhetscertifikat bör däremot regleras i verkställighetsföreskrifter eftersom vissa krav på sådana certifikat endast finns reglerade i myndighetsföreskrifter.

Artikel 7.1–2 i direktivet ger medlemsstaterna möjligheter att på olika grunder undanta fartyg och flytande utrustning från direktivets krav antingen helt eller delvis. Regeringen förutsätter att Transportstyrelsen vid det fortsatta genomförandet av direktivet på föreskriftsnivå närmare analyserar om och i så fall i vilken omfattning undantagsmöjligheterna bör utnyttjas, bl.a. när det gäller flytande utrustning samt fritidsfartyg. Stöd för att göra undantag finns i så fall i de i detta avsnitt nämnda bestämmelserna i FSL och FSF. Någon ytterligare reglering i lag krävs inte.

#### *Certifikatets namn*

I betänkandet föreslås att certifikatet ska benämnas gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Det är också det begrepp som används i artikel 3 i den svenska språkversionen av direktivet. Även beträffande detta begrepp är dock den svenska översättningen bristfällig. Begreppet blir felaktigt eftersom kravet att ha certifikat inte bara omfattar fartyg utan även flytande utrustning. Detta har också bekräftats av kommissionen vid underhandskontakter under framtagandet av denna lagrådsremiss. Fartyg och flytande utrustning är enligt definitionerna i artikel 1.01 i bilaga II till direktivet olika begrepp som samlas under begreppet farkost.

Eftersom certifikat således otvivelaktigt krävs även för andra subjekt än fartyg bör betänkandets förslag till beteckning på certifikatet justeras något. Ett lämpligare namn är gemenskapscertifikat för inlandssjöfart, ett begrepp som faktiskt också används i artiklarna 4 och 11 i den svenska språkversionen. En sådan översättning motsvarar också bättre åtminstone den engelska beteckningen *community inland navigation certificate* som är densamma i samtliga nämnda artiklar. Däremot är den franska språkversionen lika tveksam som den svenska då den i artikel 3 anger att ”*Les bâtiments [...] doivent être munis [...] du certificat communautaire pour bateaux*”, dvs. (fritt översatt) ”en farkost ska ha ett certifikat för fartyg”. Här finns således anledning att bortse från den franska språkversionen och luta sig mot den engelska.

## 5.6 Frivillighet att tillämpa regelverket

<p><b>Regeringens förslag:</b> Kravet på gemenskapscertifikat ska inte gälla fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg.</p>
---

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår inte någon frivillighet.

**Remissinstanserna:** *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Sjöfartsforum* uppger att det måste finnas en frivillighet att tillämpa det nya regelverket eller utöva sin verksamhet enligt nuvarande regler.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens, men i promemorian föreslås att undantag kan regleras i myndighetsföreskrifter med stöd av befintliga bemyndiganden.

**Remissinstanserna:** *SWEREF Skärgårdsredarna* upprepar att det måste finnas en frivillighet att tillämpa regelverket. *Transportstyrelsen* anser att den frivillighet som regelverket är tänkt att inrymma bör framgå redan av lagtexten.

**Skälen för regeringens förslag:** Artikel 7.1 ger en medlemsstat möjlighet att undanta alla fartyg och flytande utrustning som omfattas av direktivet från direktivets krav helt eller delvis för de fall fartygen eller den flytande utrustningen endast trafikerar sådana svenska vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats vattenväg via en inre vattenväg. I praktiken innebär det för svensk del att all inlandssjöfart kan undantas från kraven (i teorin kan svenska inre vattenvägar förbindas med finska inre vattenvägar för det fall angränsande kusträckor vid gränsen eller Torne älv anges som inre vattenväg enligt direktivet).

Regeringen anser att direktivets möjlighet till undantag bör utnyttjas, dvs. att fartyg ska kunna avstå från att tillämpa regelverket om inre vattenvägar och i stället trafikera svenska farvatten med stöd av den nuvarande regleringen i FSL. Annars finns det en risk att fartyg som är konstruerade enligt det nuvarande svenska regelverket kan bli tvungna att byggas om för att tillgodose kraven i direktivet. På så sätt uppnås i praktiken en frivillighet att välja certifikat. En sådan möjlighet har också av *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Sjöfartsforum* ansetts vara av stor vikt. Denna frivillighet bör gälla såväl under övergångstiden (se avsnitt 5.11) som därefter.

I promemorian redogörs för att en sådan frivillighet inte kräver någon lagändring utan att de nämnda befintliga bemyndigandena i 7 kap. 9 § 1 a) FSL och 8 kap. 2 § 1 a) FSF kan utnyttjas, dvs. undantag kan erhållas genom att Transportstyrelsen genom antingen föreskrifter eller enskilda beslut inför undantag. *Transportstyrelsen* har dock ansett att eftersom avsikten är att det ska finnas en frivillighet att utnyttja det nya regelverket eller behålla certifieringen enligt det nuvarande regelverket, bör detta också framgå direkt av lagen. Regeringen har förvisso haft som utgångspunkt att ett genomförande av direktivet ska göras med så stort utnyttjande av befintlig lagstiftning som möjligt. Den frivillighet som direktivet ger i det här avsedda avseendet kan, som redogörs för i promemorian, uppnås genom att Transportstyrelsen med stöd av befintliga bemyndiganden meddelar föreskrifter med denna effekt. Av berörda remissinstanser framgår emellertid att det är mycket viktigt att det kommer att finnas en frivillighet för rederierna att välja vilket regelverk de vill följa, inom de ramar som direktivet ger. Att i ett sådant fall hänvisa till föreskrifter eller t.o.m. beslut på myndighetsnivå för att reglera en undantagsmöjlighet som direktivet medger och som regeringen anser ska få utnyttjas är därför mindre lämpligt. Regeringen föreslår därför att det i lagen ska anges att fartyg som i och för sig omfattas av direktivet men som endast trafikerar svenska inre vattenvägar utan

förbindelse med vattenvägarna i övriga medlemsstater via en inre vattenväg ska vara undantagna från kraven. Ett rederi vars fartyg omfattas av ett sådant undantag kan ändå ansöka om att få ett gemenskapscertifikat utfärdat, jfr artikel 2.02 i bilaga II till direktivet. På så sätt uppnås en sådan frivillighet att välja regelverk som remissinstanserna har efterfrågat.

Det ska också nämnas att ingenting hindrar att ett fartyg samtidigt kan vara certifierat enligt både det nuvarande regelverket och det nu föreslagna regelverket om inre vattenvägar.

## 5.7 Inre vattenvägsfartyg ska undantas från vissa andra certifikatskrav

**Regeringens förslag:** Ett fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandsjöfart ska inte behöva ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller fribordscertifikat.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens, förutom i det hänseendet att utredningen föreslog att undantaget ska gälla fartyg som *ska* ha ett gemenskapscertifikat.

**Remissinstanserna:** Har inte några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I 3 kap. 1, 2 och 7 §§ FSL finns krav på att fartyg ska ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat respektive fribordscertifikat. Ett fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandsjöfart uppfyller sådana krav som kontrolleras inför utfärdande av fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat respektive fribordscertifikat. Ett fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandsjöfart ska därför inte behöva ha även de nämnda certifikaten. Till skillnad från förslaget i betänkandet bör undantaget dock inte gälla enbart på den grunden att fartyget *ska* ha ett sådant gemenskapscertifikat, utan det bör krävas att certifikatet också har utfärdats, att fartyget *har* ett gemenskapscertifikat.

## 5.8 Krav på ny besiktning efter bl.a. reparation

**Regeringens förslag:** Ett fartyg som har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart och som har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har skadats på ett sätt som kan inverka menligt på sjövärdigheten, ska besiktas innan fartyget gör någon ny resa.

**Utredningens förslag:** Innehåller inte något förslag i denna fråga.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrade sig.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Föreningen Sveriges varv* har inga synpunkter på förslaget. I övrigt yttrar sig ingen remissinstans särskilt över förslaget.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 15 ska ett fartyg på nytt genomgå en teknisk inspektion om fartyget undergår större ändringar eller reparationer som berör fartygsstrukturens stabilitet, fartygets gång- eller

manövreringsegenskaper eller de särskilda specifikationerna i bilaga II, innan fartyget får företa någon ny resa.

Den svenska bestämmelse som närmast motsvarar direktivets krav är 5 kap. 7 § FSL. Enligt den bestämmelsen gäller krav på ny besiktning (besiktning innebär detsamma som begreppet teknisk inspektion i direktivet) i vissa situationer som är jämförbara med de som anges i direktivet. I bestämmelsen i FSL anges dock att en sådan besiktning ska göras inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen av fartyget har skett. Direktivet däremot medger inte någon sådan frist utan en teknisk inspektion ska ske innan fartyget får företa någon ny resa.

För att uppfylla direktivets krav bör lämpligen ett tillägg göras i den nämnda bestämmelsen i FSL.

## 5.9 Klassificeringssällskap ska få besikta fartyg och utfärda certifikat

**Regeringens förslag:** Transportstyrelsen ska få överlåta åt ett erkänt klassificeringssällskap att utfärda och förnya gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Med erkänt klassificeringssällskap ska avses ett sällskap som har erkänts i enlighet med direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige ska överlåtelse i stället kunna göras åt en sådan erkänd organisation som har godkänts i enlighet med EU-förordningen om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

En besiktning eller en inspektion som har utövats av ett erkänt klassificeringssällskap ska ha samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. I betänkandet föreslås dock inte några lagändringar, endast ändring av förordning.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att överlåtelsen endast kan ske avseende besiktning av fartyg, inte det efterföljande utfärdandet av certifikatet.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket*, *Erik Thun AB* och *Ahlmark Lines A.-B.* tillstyrker förslaget. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det behöver klargöras hur begreppen tillsyn, besiktning, inspektion respektive teknisk inspektion förhåller sig till varandra. Det behövs vidare enligt kammarrätten en utförligare analys om varför överlåtelse av uppgifter till klassificeringssällskap avser en överlåtelse av en förvaltningsuppgift i ett särskilt fall enligt 10 kap. 8 § första stycket regeringsformen.

## Skälen till regeringens förslag

Av artikel 8 i direktivet följer att ett fartyg som har genomgått en teknisk inspektion för att kontrollera om fartyget uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II till direktivet, ska få ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart utfärdat för fartyget. I artikel 9 anges att certifikat får utfärdas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna. Den tekniska inspektionen ska enligt artikel 10 genomföras av de behöriga myndigheterna, som dock enligt samma artikel helt eller delvis får avstå från att göra en teknisk inspektion, om ett giltigt intyg utfärdat av ett erkänt klassificeringssällskap klart visar att fartyget helt eller delvis uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II.

I promemorian görs bedömningen att de nämnda artiklarna inte ger stöd för att delegera mer än själva besiktningen av fartyg, dvs. vad som i direktivet benämns den tekniska inspektionen, men inte det efterföljande utfärdande av certifikatet. Innebörden av artiklarna 8–10 när det gäller omfattningen av delegationsmöjligheten är inte helt entydig och promemorians förslag torde ha lagts för att inte riskera att överlåta uppgifter i större omfattning än vad direktivet medger. Regeringen har dock vid underhandskontakter med kommissionen fått uppgift att även utfärdandet av certifikat är möjligt att delegera.

Det ska med anledning av vad *Kammarrätten i Göteborg* har efterfrågat om ett klagörande av begreppen nämnas följande. Begreppet besiktning i FSL avser samma typ av åtgärd som direktivet benämner teknisk inspektion. För att kunna utfärda certifikat krävs att en föregående besiktning av fartyget har gjorts. Rätten att utfärda certifikat inbegriper därför även en rätt att besikta fartygen. När det i lagen talas om en rätt att utfärda certifikat omfattar det således även en rätt att besikta fartygen i den omfattning som krävs för att kunna utfärda certifikatet. Både besiktning och certifiering är tillsynsåtgärder i den mening som avses i FSL. I denna lagrådsremiss används därför samlingsbegreppet tillsyn när besiktning och certifiering av fartyg diskuteras.

### *Möjligheten att överlåta uppgifter till klassificeringssällskapen bör utnyttjas*

För den s.k. havssjöfarten har det sedan många år, nu i FSL, men även i tidigare fartygssäkerhetsregleringar, funnits en möjlighet för Transportstyrelsen (eller tidigare Sjöfartsverket) att uppdra åt t.ex. klassificeringssällskap att utfärda certifikat för fartyg. Tidigare har denna möjlighet att överlåta certifiering utnyttjats i begränsad omfattning. Under senare år har det dock skett ett ökat användande av klassificeringssällskap för tillsyn av svenska fartyg, se t.ex. regeringens beslut den 21 december 2009 att uppdra till Transportstyrelsen att se över möjligheterna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktningar av svenska fartyg. Transportstyrelsen har i dag avtal med sex sällskap som har i uppdrag att utföra tillsyn enligt FSL. Regeringen har vidare i propositionen *Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten* (prop. 2012/13:110) föreslagit att Transportstyrelsen ska få överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer, dvs. till exempel klassificeringssällskap.



Regeringens nämnda uppdrag till Transportstyrelsen grundade sig i målsättningen att förenkla och skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för rederier med svenskflaggade fartyg. Att möjliggöra flexibilitet och eventuell vidhängande kostnadsminskning inom tillsynsområdet är en åtgärd i linje med nämnda målsättning. Det finns därför ingen anledning att något annat bör gälla när det gäller tillsyn av fartyg avsedda för inre vattenvägar. Det kan snarare finnas än mer skäl att utnyttja klassificeringssällskapen när det gäller detta nya rättsliga område. I svensk rätt finns i dag som ovan nämnts inte någon reglering över huvud taget av inre vattenvägar och trafik på dessa. I statsförvaltningen finns således i dag en begränsad kompetens inom området. Det EU-rättsliga regelverket är omfattande och kräver ett stort kunskapsinhämtande för att en effektiv och rättssäker tillsyn ska kunna ske. Antalet fartyg som rederierna kommer att låta omfattas av det nya regelverket är okänt. Utredningen har beträffande lastfartygen uppskattat att så få som 10–15 stycken kommer att omfattas. Att mot denna bakgrund bygga upp en full inspektionsorganisation framstår inte som rimligt när det finns en möjlighet att utnyttja den kompetens och de resurser som byggts upp under många år inom klassificeringssällskapen. Det bör därför införas en möjlighet för Transportstyrelsen att överlåta till dessa sällskap att utföra uppgifter i den omfattning som direktivet medger. Regeringen vill framhålla att en överlåtelse av uppgifterna innebär att rederierna ges en möjlighet att välja vem som ska vara deras tillsynsutövare, inte en skyldighet att välja en annan tillsynsutövare än den statliga. Såväl *Transportstyrelsen* och *Sjöfartsverket* som företrädare för redarnäringen har också tillstyrkt en sådan möjlighet att välja tillsynsutövare.

Förslaget i promemorian är att endast de tekniska inspektionerna, dvs. vad som i FSL:s språkdräkt kallas besiktning, ska vara möjliga att överlåta. Efter kommissionens klargörande att även utfärdandet av certifikat kan överlåtas finner regeringen att även denna uppgift bör vara möjlig att överlåta. *Transportstyrelsen* har vid underhandskontakter uppgett att myndigheten inte ser något problem med att även överlåta utfärdandet av certifikat.

### *Behov av ändrad reglering*

Enligt 7 kap. 11 § första stycket FSL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Med erkänd organisation avses enligt 1 kap. 5 § samma lag en sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg. En organisation kan enligt sistnämnda paragraf vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar. I 5 kap. 3 § FSL förtydligas att om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Bestämmelserna i FSL omfattar således överlåtelse av uppdrag till s.k. erkända organisationer enligt det EU-regelverk som reglerar dessa. En sådan organisation kan förvisso, vilket också framgår av 1 kap. 5 § andra stycket FSL, vara ett klassificeringssällskap, men genom hänvisningen till EU-förordningen begränsas ändå regleringen till att gälla fartyg som omfattas av den nämnda EU-förordningen, dvs. fartyg som är certifierade att gå i internationell trafik på haven, se artikel 1 och 2 i förordningen.

I betänkandet anfördes att i teorin är en organisation enligt direktiv 94/57/EG (som numera har ersatts av bl.a. EU-förordningen) inte nödvändigtvis detsamma som en organisation erkänd enligt direktivet 2006/87 om tekniska föreskrifter. Enligt utredningens uppfattning har detta dock inte någon betydelse. I betänkandet föreslås därför inte någon ändring i de ovan nämnda lagrummen. Endast fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) föreslås ändras.

Det är förvisso korrekt att en organisation som har erkänts enligt EU-förordningen också kan vara aktuell att erkännas som klassificeringssällskap enligt direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Ur legal synpunkt är detta dock inte tillräckligt. Definitionen i 1 kap. 5 § FSL hänvisar enbart till EU-förordningen. Dessutom är förfarandet för att erkänna organisationerna respektive sällskapen i de olika EU-rättsakterna inte identiskt reglerad.

Den nuvarande regleringen i FSL är således otillräcklig. För att en överlåtelse ska kunna ske till de klassificeringssällskap som har erkänts enligt direktivet om tekniska föreskrifter för inlandsfartyg måste bestämmelserna i FSL uttryckligen omfatta även begreppet klassificeringssällskap i den betydelse som avses i direktivet om tekniska föreskrifter. I promemorian lämnas därför de förslag till lagändringar som krävs. Regeringen delar den bedömning som gjorts i promemorian och föreslår således att tillägg görs i 1 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 7 kap. 11 § FSL.

#### *Grundlagsstöd för överlämnande av förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ*

De sällskap som är möjliga att överlåta uppgifter till är samtliga att anse som utländska organ, även om det kan förekomma att de har filial eller kontor i Sverige. När det gäller möjligheten att överlämna förvaltningsuppgifter till ett utländskt organ finns det bestämmelser i 10 kap. 8 § regeringsformen. Av bestämmelsen framgår bl.a. att rättskipnings- eller förvaltningsuppgifter som inte direkt grundar sig på regeringsformen genom beslut av riksdagen kan överlåtas till en utländsk eller internationell inrättning eller samfällighet. Det framgår vidare att riksdagen får i lag bemyndiga regeringen eller någon annan myndighet att i särskilda fall besluta om en sådan överlåtelse.

I FSL finns bestämmelser om överlåtelse av tillsynsuppgifter till erkända organisationer. Förslaget i detta avsnitt handlar om liknande uppgifter som överlåts till samma typer av organ i ett liknande sammanhang och av likadana skäl. Det som skiljer överlåtelseerna åt är att bestämmelserna som reglerar förfarandet kring erkännandet av klassificeringssällskapen skiljer sig något åt och finns i olika EU-rättsakter. De nuvarande bestämmelserna i FSL kan därför tjäna som förebilder för nu

aktuellt förslag. I promemorian dras slutsatsen att det således i förevarande fall handlar om överlåtelse i särskilda fall enligt 10 kap. 8 § andra stycket regeringsformen. *Kammarrätten i Göteborg* har efterfrågat en djupare analys för detta ställningstagande. Regeringen kan därvid konstatera att FSL gäller bl.a. alla svenska fartyg. Antalet certifikat av olika slag som krävs enligt FSL eller föreskrifter meddelade med stöd av den lagen uppgår till över 30. De flesta fartyg behöver ha flera av dessa certifikat och många fartyg behöver t.o.m. de flesta. Den överlåtelse av utfärdande av certifikat som avses i detta avsnitt avser endast ett av dessa certifikat, gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart. Det bör därför enligt regeringen, i likhet med vad regeringen anförde i nämnda proposition (prop. 2012/13:110) även i förevarande ärende vara fråga om en överlåtelse i särskilda fall.

Hänsyn bör dock tas till att bemyndigandet i sådana fall ska ske till regeringen eller någon annan myndighet. Myndigheten bör därför anges redan i lagtexten i nu lämnade förslag.

Förslaget innebär att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning får överlåtas till utländskt organ. Riksdagens beslut bör därför fattas i den ordning som föreskrivs i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen.

#### *Justering av nuvarande bestämmelse*

Enligt den nuvarande ordningen enligt 7 kap. 11 § första stycket FSL vid överlåtelse av tillsyn till erkända organisationer är det regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som genom avtal får uppdras åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord. Som har anförts ovan bör dock för att uppfylla grundlagskraven myndigheten anges redan i lagtexten. Regeringen föreslår därför att en justering görs av den befintliga regleringen.

I detta sammanhang har vidare uppmärksammats att den nuvarande lydelsen av 7 kap. 11 § första stycket FSL inte heller korrekt beskriver hur förfarandet bör gå till. Överlåtelsen till en erkänd organisation, eller till ett erkänt klassificeringssällskap enligt den ovan föreslagna bestämmelsen, görs inte genom ett avtal, utan genom ett beslut av myndigheten. Därefter ska omfattningen av och innehållet i överlåtelsen regleras i ett avtal mellan Transportstyrelsen och respektive organisation eller klassificeringssällskap. Att förfarandet är en tvåstegsprocess med ett beslut från myndigheten som första steg och krav på avtal för att reglera innehållet som andra steg framgår också av artikel 3.2 och 5.1–2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Bestämmelserna i 7 kap. 11 § första och andra stycket FSL bör därför justeras i enlighet med detta.

## 5.10 Övrig anpassning av fartygssäkerhetslagen

**Regeringens förslag:** Ett fartygs resa ska få förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller zonen.

**Regeringens bedömning:** Några övriga anpassningar av fartygssäkerhetslagen behöver inte göras.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens när det gäller förslaget om reseförbud. Utredningen föreslår utöver det ett flertal lagändringar av förtydligande art med hänvisningar till direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig över förslaget om reseförbud. *Näringslivets regelnämnd* uppger att det måste diskuteras inom vilka ramar det bör ges bemyndiganden så att regelverket inte får en annan inriktning än vad som var avsikten. Många andra remissinstanser påpekar att genomförandet måste ske med så få svenska tilläggsregler som möjligt. Flera av dessa men även andra remissinstanser anser samtidigt att de säkerhets- och miljömässiga aspekterna måste beaktas vid genomförandet.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Reseförbud*

Enligt 6 kap. 1 § FSL finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att förbjuda ett fartygs resa om det finns skälig anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten. Med fart avses det fartområde som fartyget trafikerar. Regeringen har med stöd av 7 kap. 1 § FSL meddelat föreskrifter om vilka fartområden som ska finnas. Genom direktivet införs dock begreppet zon för de vattenområden som omfattas av direktivet. I avsnitt 5.4 föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i respektive zon. Eftersom möjligheten att förbjuda ett fartygs resa enligt 6 kap. 1 § FSL är knuten till farten och inte zonen, kan ett sådant beslut inte fattas om ett fartyg med ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart inte uppfyller kraven på sjövärdighet. Ett behov av att kunna fatta ett sådant beslut föreligger dock även när det gäller fartyg i inlandssjöfart. Bestämmelsen i 6 kap. 1 § FSL bör därför justeras så att även fartyg i inlandssjöfart, dvs. fartyg som trafikerar zoner, kan träffas av ett sådant förbud.

#### *Fartygssäkerhetslagen täcker i övrigt direktivets krav*

Fartygssäkerhetslagen gäller enligt huvudregeln i 1 kap. 1 § alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet. Lagen omfattar således fartyg i inlandssjöfart utan att någon förändring görs. Därmed kan också lagens bestämmelser i övrigt tillämpas i relevanta delar på fartyg i inlandssjöfart. Till exempel kan lagens bestämmelser om fartygs sjövärdighet, tillsyn samt delegation till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om t.ex. fartygs

konstruktion, utrustning och tillsyn tillämpas. Förutom när det gäller de förslag som lämnas i denna lagrådsremiss kan således resterande delar av direktivet genomföras genom FSL utan lagändringar.

Till skillnad mot förslaget i betänkandet anser regeringen att de befintliga bestämmelser som således går att tillämpa inte behöver något förtydligande med t.ex. hänvisningar till direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Det är till exempel enligt regeringen självklart att sjövärdighetsbegreppet enligt 2 kap. 1 § FSL och besiktningsbestämmelserna enligt 5 kap. 5 § FSL även omfattar fartyg i inlandssjöfart precis som de omfattar andra fartyg. Därmed finns också redan enligt gällande lydelse av FSL en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om t.ex. fartygs utrustning och bemanning. Det saknas därmed anledning att ha särskilda förtydliganden om bestämmelsernas tillämplighet på fartyg i inlandssjöfart när det dessutom inte finns sådana förtydliganden för andra fartygstyper.

#### *Närmare om föreskrifternas innehåll*

Direktivets bestämmelser om fartygs konstruktion och utrustning kommer alltså att genomföras genom Transportstyrelsens föreskrifter, med stöd av redan befintliga bemyndiganden. Naturligtvis ska som många av remissinstanserna påpekar de säkerhets- och miljömässiga aspekterna beaktas vid genomförandet. Inlandssjöfart är dock ett mycket säkert trafikslag jämfört med övriga trafikslag. Även om Vätern är Europas största insjö har en analys som Transportstyrelsen genomfört med hjälp av SMHI visat att ingen del av Vätern har en våghöjd som inte ryms inom ramen för direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. EU-reglerna om hur inlandsfartyg ska konstrueras och utrustas samt principerna om bemanning av sådana fartyg bör därför kunna genomföras såvida det inte kan motiveras att andra regler eller principer ska gälla i Sverige.

Med anledning av vad särskilt *Näringslivets regelnämnd* men även många andra remissinstanser uppgett om vikten av att undvika svenska tilläggsregler – särskilt ur ett konkurrensperspektiv – vill regeringen utveckla detta något. Transportstyrelsen har en skyldighet att genomföra direktivet om tekniska föreskrifter inom de ramar som direktivet sätter, med de möjligheter till tilläggskrav eller sänkta krav som direktivet medger. I vilken mån sådana tilläggskrav eller sänkta krav ska införas är dock en fråga som Transportstyrelsen som ansvarig myndighet för sjösäkerhetsfrågor måste ha möjlighet att fritt och objektivt analysera i samråd med bl.a. branschen. Samma förfarande gäller när det är fråga om föreskrifter som myndigheten meddelar och som genomför andra direktiv inom sjösäkerhetsområdet för andra typer av fartyg.

Det ska emellertid nämnas att för det fall en medlemsstat överväger sådana enligt direktivet tillåtna tilläggskrav eller sänkta krav krävs enligt direktivet såväl samråd med kommissionen som information om sådana bestämmelser till kommissionen sex månader innan de ska träda i kraft. Regeringen avser också att peka ut Transportstyrelsen som ansvarig även för denna samråds- och informationskyldighet. Exempel på sådana tilläggskrav som skulle kunna vara motiverade mot bakgrund av de

särskilda svenska förhållandena är dubbelskrov och isklass. Just dessa krav har också branschen redan uppgett kan godtas.

Andra eventuella krav som inte omfattas av direktivets reglering bör kunna motiveras än mer och ska i sedvanlig ordning anmälas till kommissionen enligt direktivet 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

## 5.11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 september 2014. För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart ska lagen tillämpas när certifikatets giltighet har upphört, dock senast fr.o.m. den 30 december 2018.

**Utredningens förslag:** Innehåller inte något förslag till ikraftträdande- eller övergångsbestämmelser.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig i frågan.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Västra Götalandsregionen* uppger att berörda rederier inte bedöms ha möjlighet att före utsatt tid, år 2018, göra de nyinvesteringar som krävs för ett införande av regelverket.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Ikraftträdande*

Det är angeläget att direktivet kan genomföras så snart det är möjligt. Direktivets innehåll är dock mycket omfattande och kommer att kräva en stor arbetsinsats för att ta fram föreskrifter på myndighetsnivå och göra organisatoriska förändringar m.m. inom myndigheten. Ett tidigare ikraftträdande av de bestämmelser som genomför direktivet än den 1 september 2014 framstår därför inte som möjligt.

#### *Övergångsbestämmelser m.m.*

I direktivet finns vissa övergångsbestämmelser i artikel 8 och 13. Enligt artikel 8.1 ska certifikat utfärdas för fartyg som kölsträcks från och med den 30 december 2008. Enligt artikel 8.2 ska certifikat utfärdas för fartyg som inte omfattades av tillämpningsområdet för direktiv 82/714/EEG men som nu omfattas av detta direktiv i enlighet med artikel 2.1 och 2.2, efter en teknisk inspektion som ska genomföras när fartygets aktuella certifikat löper ut, dock senast den 30 december 2018. Enligt artikel 13.1 ska gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart förnyas när giltighetstiden löper ut enligt de villkor som fastställs i artikel 8.

Bestämmelserna är svåra att tillämpa vid ett svenskt genomförande, dels eftersom tidpunkten i artikel 8.1 har passerat för länge sedan, dels då Sverige inte tillämpade direktiv 82/714/EEG och det därför inte kan anges vilka kategorier av fartyg som enligt artikel 8.2 omfattades respektive inte omfattades av det direktivet. I praktiken omfattades inga svenska fartyg av 1982 års direktiv. Åtminstone finns det inga fartyg som är certifierade enligt det direktivet.

Syftet bakom artikel 8 är dock relativt klart, dvs. nya fartyg behöver inte någon övergångsperiod utan kan och ska certifieras enligt det nya regelverket direkt vid ikraftträdandet, medan fartyg som har giltiga certifikat enligt andra regelverk än direktiv 82/714/EEG kan fortsätta att använda dessa certifikat till dess en förnyelse av certifikatet ska ske.

Eftersom direktivet medger en övergångsperiod fram till år 2018, och det saknas anledning att någon striktare tillämpning bör gälla i Sverige vid genomförandet av direktivet bör motsvarande övergångsbestämmelser gälla för de fartyg som i dag innehar certifikat enligt gällande bestämmelser i FSL. För svensk del skulle en lämplig övergångsbestämmelse som tar hänsyn till ändamålet med artikel 8 alltså innebära att fartyg som i dag har giltiga certifikat enligt FSL kan fortsätta att använda dessa, men att fartyg ska omfattas av kraven på gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart från och med den tidpunkt då nuvarande certifikat löper ut. I likhet med direktivet bör dock som en sista tidpunkt för att certifiera enligt det nya systemet sättas till den 30 december 2018. En sådan bestämmelse bör således införas. Med anledning av vad *Västra Götalandsregionen* har anfört ska dock erinras om att eftersom i princip alla fartyg som endast går i svensk trafik kan undantas från kraven att ha certifikat (se avsnitt 5.6) får denna övergångsbestämmelse mycket begränsad effekt. Slutpunkten under 2018 kommer endast att träffa de fartyg som trafikerar även ett annat lands inre vattenvägar via en inre vattenväg, en situation som endast torde kunna uppstå kring gränserna till Finland. Övriga fartyg kan även därefter ha möjlighet att vara undantagna från kraven på certifikat.

Det ska nämnas att direktivet innehåller övergångsregler beträffande vilka närmare krav som ett fartyg ska uppfylla vid den tekniska besiktningen som föregår certifieringen. Övergångsregler gäller en rad skilda tekniska krav beroende på bl.a. när befintligt certifikat är utfärdat och när fartyget är byggt. I vilken omfattning dessa övergångsregler kan tillämpas vid det svenska genomförandet får analyseras av Transportstyrelsen i samband med att myndigheten tar fram föreskrifter för att genomföra de närmare tekniska kraven i direktivet.

### *Frivillighet att certifiera i förtid*

Ett rederi som vill certifiera sina fartyg för inlandssjöfart innan kraven träder i kraft har möjlighet att göra det på frivillig väg, jfr artikel 2.02 i bilaga II till direktivet. Nuvarande certifikat kan återkallas om rederiet begär det. Detta följer av allmänna förvaltningsrättsliga principer och kräver inte något särskilt lagstöd. Rederiet kan också välja att behålla nuvarande certifikat samtidigt som det certifierar fartyget enligt det nya regelverket.

## 6 Kostnader och andra konsekvenser

### 6.1 Det allmänna

#### 6.1.1 Ett nytt trafikslag

Förslaget påverkar inte statsbudgeten.

Med genomförandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar vill regeringen skapa förutsättningar för att utveckla en för Sverige ny typ av sjötransporter. Regelverket möjliggör transporter med inre vattenvägsfartyg som alternativ eller komplement till transporter på väg och järnväg där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Sjöfarten har en stor outnyttjad potential som sådan transportör. Regeringens bedömning är att genomförandet kommer att skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar. När det gäller godstransporter är lastkapaciteten en stor fördel för sjöfarten. Ett fullastat s.k. Vänermaxfartyg (största möjliga fartygsstorlek som klarar slusspassagerna mellan Vänern och Göteborg) motsvarar ungefär 5 fullastade godståg eller 135 fullastade långtradar (källa: Trafikverket). När det gäller passagerartrafik bedöms införandet av inre vattenvägar framför allt kunna få betydelse för utvecklingen av den urbana kollektivtrafiken till sjöss. Exempelvis kan olika tvärförbindelser bidra till såväl minskad trängsel som förkortade restider.

Förslaget innebär således att det skapas förutsättningar för en vidgad syn på hur gods- och passagerartransporter kan ske i framtiden. Det är dock mycket svårt att i siffror ange vilka effekter införandet av detta, åtminstone i legalt hänseende, nya trafikslag kan få. Trafikverket har i en stråkstudie avseende Göta älv-Vänerstråket gjort en prognos om framtida godsmängder inom Vänersjöfarten. Prognosen förutsår att godsmängden kommer att öka från 1,9 miljoner ton år 2010 till nära 3 miljoner ton fram till år 2030. Trafikverket bedömer att ett införande av EU:s regelverk för inre vattenvägar kan generera ytterligare godsmängd på 0,9 miljoner ton dvs. totalt 3,9 miljoner ton inom Vänersjöfarten år 2030. Detta är en regional prognos men är ett exempel på att det finns en tilltro till att genomförandet av regelverket ska ge positiva effekter.

#### 6.1.2 Tillsynsmyndigheten

Transportstyrelsen, som regeringen avser att utse till tillsynsmyndighet, kommer att påverkas dels genom att myndigheten ska meddela helt nya föreskrifter om bl.a. vilka tekniska krav som ska gälla för fartygen och deras utrustning, dels genom uppgiften att utföra tillsyn i form av t.ex. besiktning och certifiering av fartygen.

Det inledande arbetet med att utarbeta föreskrifter kommer att kräva en relativt stor arbetsbelastning för myndigheten eftersom det i dag inte finns några föreskrifter på området och kunskapen om det nya regelverket är begränsad. I betänkandet har uppgetts att det kan krävas upp till tio årsarbetskrafter för denna uppgift. Regeringen har dock erfarenhet av denna uppskattning var något överdriven och att inledningsskedet kan klaras med mindre än fem årsarbetskrafter under de två första åren.



Uppgifterna ska hanteras inom befintlig ram för verksamhet som inte är avgiftsfinansierad på Transportstyrelsens förvaltningsanslag. Efter inledningskedet bör förvaltningen av föreskrifterna kunna ske inom ramen för den nu befintliga organisationen.

Den besiktning och certifiering av fartygen som ska utföras föreslås Transportstyrelsen kunna överlåta till s.k. erkända klassificeringssällskap (se avsnitt 5.9). Regelverket om inre vattenvägar är inte tidigare genomfört i svensk rätt. Det är i dag oklart hur många fartyg som kommer att välja att omfattas av regleringen. Någon sådan trafik som det aktuella direktivet huvudsakligen omfattar förekommer i princip inte i dag. Utredningen har uppskattat antalet fartyg som inledningsvis kommer att beröras till så lågt som 10–15 stycken. Någon mer aktuell siffra kan inte med tillräcklig säkerhet lämnas.

Det är i dag också oklart i vilken omfattning tillsynsmyndigheten kommer att utnyttja den föreslagna möjligheten att överlåta tillsynen till klassificeringssällskapen, även om regeringens uppfattning är att så mycket som är möjligt och lämpligt bör överlåtas. Det är vidare omöjligt att säga i vilken mån rederierna kommer att välja att låta dessa sällskap eller tillsynsmyndigheten utföra tillsynen. Myndigheten har huvudansvaret för tillsynen och måste alltid vara beredd att utföra tillsyn om sådan efterfrågas. Därför måste viss kompetens och personalresurser ändå finnas i myndigheten. Avgifter tas ut för att täcka kostnaderna för Transportstyrelsens tillsyn. Tillsynsavgifterna redovisas mot inkomsttitel på stadsbudgeten. Det innebär att intäkterna inte disponeras av Transportstyrelsen. I stället får styrelsen en anslagspost för avgiftsfinansierad verksamhet som i princip motsvarar avgiftsintäkterna. De ökade kostnaderna bedöms rymmas inom befintlig ram för den avgiftsfinansierade verksamheten på Transportstyrelsens förvaltningsanslag. De allra flesta fartyg som inledningsvis kan antas bli certifierade enligt det nya regelverket är samma fartyg som Transportstyrelsen i dag har tillsyn över, vilket innebär att någon ökad mängd fartyg som ska kontrolleras och certifieras inte torde uppkomma. Det har dock aviserats från flera rederier att de kommer att beställa fartyg anpassade till det nya regelverket när det står klart att regelverket kommer att införas i Sverige. Det kan därför inte uteslutas att en viss nettoökning av antalet fartyg som ska undergå tillsyn kommer att uppkomma till följd av genomförandet. Det bör dock finnas utrymme att utan särskilda resurstillskott infoga den nya ordningen i Transportstyrelsens befintliga tillsynsorganisation mot bakgrund av att den utflaggning av fartyg som har skett från det svenska fartygsregistret har lett till att tillsynsorganisationen har blivit för stor.

Sammanfattningsvis får de eventuella ökade kostnader som uppstår i Transportstyrelsen täckas genom befintliga anslagsramar.

### **6.1.3 Miljön**

Förslaget har positiva miljökonsekvenser vilket även har framförts av flera berörda branschaktörer. Fartyg på inre vattenvägar omfattas enligt det s.k. bränslekvalitetsdirektivet (98/70/EG) av samma krav på bränslekvaliteten som för t.ex. lastbilar, dvs. svavelhalten får vara högst 10 mg/kg.

Som tidigare nämnts har sjöfarten en fördel när det gäller lastkapacitet, vilket har positiva effekter på energieffektiviteten. Ett fullastat s.k. Vänermaxfartyg (största möjliga fartygsstorlek som klarar slusspassagerna mellan Vänern och Göteborg) motsvarar ungefär 5 fullastade godståg eller 135 fullastade långtradare.

#### **6.1.4 Övriga allmänna effekter**

Förslaget bedöms inte få några effekter på jämställdheten eller andra intressen.

### **6.2 Näringen**

#### **6.2.1 Rederierna**

##### *Omcertifiering till inlandssjöfart*

Det har redan konstaterats att det är oklart hur många fartyg som rederierna kommer att låta omfattas av den föreslagna regleringen. Det finns dock i branschen ett stort intresse av att få möjlighet att certifiera fartygen enligt reglerna om inlandssjöfart, både när det gäller lastfartyg och passagerarfartyg. En del rederier har också uppgett att de har konkreta planer för att ta fram nya fartyg för det fall regelverket genomförs i svensk rätt.

Det kan därför vara av intresse att se hur många fartyg som finns i det svenska fartygsregistret och som skulle kunna omfattas av förslagen i denna lagrådsremiss. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen i mars 2013 fanns då 504 *passagerarfartyg* registrerade (vägfärjor eller fartyg för max 12 passagerare ej medräknade). Förutom ett mycket litet antal fartyg (12 st) som går i fartområde A och B går samtliga dessa fartyg i fartområde C–E, dvs. inom sådana områden som i teorin helt eller delvis kan komma att anses som en inre vattenväg enligt direktivet om tekniska föreskrifter för inlandsfartyg. Dessa fartyg är fördelade på 320 rederier, varav i princip samtliga är att anse som små företag. Vid samma tidpunkt fanns 464 *lastfartyg* registrerade för fartområde C–E, fördelade på 314 rederier. Den nedre gränsen storleksmässigt för att registreras som lastfartyg går vid 12 gånger 4 meter, dvs. fartyget ska vara ett skepp enligt definitionen i sjölagen (1994:1009). Gränsen för ett lastfartyg att omfattas av direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart går vid en volym på 100 m<sup>3</sup> eller en längd på 20 meter. Ett lastfartyg som ligger vid gränsen för att definieras som skepp i Transportstyrelsens register är alltså storleksmässig mindre än ett fartyg som ligger vid gränsen för att omfattas av direktivet. Det kan därför antas att ett antal av de 464 fartyg som anges ovan inte kommer att omfattas av direktivets krav.

Innan Transportstyrelsen har tagit fram förslag till föreskrifter som genomför bilagorna till direktivet och det därmed finns ett konkret förslag till vilka tekniska krav som kommer att gälla för fartygen går det inte att bedöma vilka för- och nackdelar det finns med att låta fartygen certifieras enligt det föreslagna regelverket jämfört med nuvarande regel-

verk. Det kan dock antas att någon avgörande skillnad inte föreligger mellan regelverken när det gäller kostnaderna för att uppfylla de tekniska kraven. Generellt sett är kraven på fartygen säkerhetsmässigt något lägre enligt regelverket för inre vattenvägsfartyg. Kostnaderna för att uppfylla kraven bör därför generellt sett kunna antas bli lägre, även om det dock inte alltid är så att kostnaden minskar i proportion till kravbilden. För vissa av de befintliga fartygen kan de nya kraven medföra kostnader om fartyget eller dess utrustning måste ändras för att uppfylla kraven, medan det kan antas att det är billigare att bygga ett nytt inlandsfartyg jämfört med att bygga ett nytt fartyg konstruerat enligt de nuvarande kraven för havstrafik.

När det gäller administrativa kostnader bedöms det att någon kostnadmässig skillnad inte kommer att uppstå. De befintliga fartygen står redan under Transportstyrelsens tillsyn och kommer att göra det även enligt det nya regelverket, såvida rederierna inte väljer att låta ett klassificeringssällskap sköta tillsynen. Transportstyrelsens avgift för tillsyn är marginalkostnadsbaserad och bör därför inte leda till någon större skillnad vid en jämförelse av tillsyn enligt det nuvarande respektive nya regelverket. Transportstyrelsens kostnad i dag för en besiktning och ett certifikat är 10 000 – 65 000 kr per år beroende på fartygstyp och bruttodräktighet. Klassificeringssällskapens avgifter är okända och kan vara såväl högre som lägre än Transportstyrelsens. Eftersom möjligheterna alltid finns att låta Transportstyrelsen sköta tillsynen kan det dock antas att förslaget inte kommer att medföra någon påtvingad ökad kostnad för redarna när det gäller tillsynskostnader.

Det ska dock erinras om att förslaget i lagrådsremissen innebär att rederierna får en valfrihet att låta sina fartyg omfattas enligt det nya regelverket eller fortsätta att trafikera med stöd av nuvarande certifikat. På så sätt kan branschen själv bedöma vilken lösning som är bäst lämpad för olika typer av fartyg. Det ska också nämnas att möjligheten att frivilligt låta ett fartyg omfattas av regelverket (se avsnitt 5.6) omfattar samtliga fartyg som av någon anledning inte omfattas av kraven. Såväl fartyg som uppfyller t.ex. längd- eller volymkraven för att omfattas, men är undantagna då de endast går i svensk trafik, som fartyg som då de inte uppnår dessa längd- eller volymkrav kan således begära att få ett gemenskapscertifikat utfärdat. På så sätt finns det för samtliga fartyg en möjlighet att tillämpa regelverket om redaren anser att det är fördelaktigt.

#### *Förslaget om överlåtelse av tillsyn till klassificeringssällskap*

Förslaget innebär att rederierna får möjlighet att välja en annan tillsynsutövare än den statliga för den besiktning av fartyg som ska föregå certifieringen av ett fartyg som trafikerar inre vattenvägar. För det fall rederiet redan anlitar en erkänd organisation för de tillsynsuppgifter som överlåtits med stöd av andra regelverk, kan rederiet nu få möjlighet att använda samma tillsynsutövare för de fartyg som i stället kommer att omfattas av det nya regelverket om tekniska krav på fartyg på inre vattenvägar. Det är naturligt att tänka sig att för ju fler uppgifter ett rederi anlitar en erkänd organisation att utföra, desto lägre kostnader för organisationen vilket kan rendera lägre avgifter för rederiet. Det är emellertid inte möjligt att ange några exakta belopp för rederiernas

tillsynskostnader, bl.a. eftersom klassificeringssällskapens avgifter inte är kända. Detta innebär att det inte med säkerhet kan slås fast ens att förslaget innebär sänkta kostnader för rederierna. Möjligheten att välja ett erkänt klassificeringssällskap som tillsynsutövare innebär dock en möjlighet att i ett affärsmässigt förhållande avtala om priset.

För den redare som väljer att låta Transportstyrelsen utföra tillsynen kan det antas att någon större skillnad av kostnaderna inte kommer att uppstå, eftersom de fartyg som avses redan i dag omfattas av Transportstyrelsens tillsyn. Avgiftssättningen bör utgå från samma kriterier oavsett enligt vilket regelverk som tillsynen görs, vilket bör innebära att någon större skillnad inte uppstår.

#### *Förslaget till krav på ny besiktning efter reparation m.m.*

Förslaget (se avsnitt 5.8) innebär att ett fartyg som har genomgått en större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten inte får sättas i trafik igen förrän en ny besiktning har skett. Enligt nuvarande bestämmelser kan rederiet avvakta upp till tre månader innan en besiktning måste ske. I praktiken går det redan i dag normalt till så att tillsynsmyndigheten eller ett klassificeringssällskap följer arbetet med fartyget och planerar in en ny besiktning till den tidpunkt fartyget antas vara brukbart igen. Förslaget bör därför inte medföra någon större praktisk skillnad jämfört med i dag.

### **6.2.2 Transportköparna**

En transportköpare har flera faktorer att ta hänsyn till i valet av transport som exempelvis pris, tillförlitlighet och frekvens. Då regelverket för inre vattenvägar ännu ej är genomfört är det svårt att på förhand bedöma i vilken utsträckning transportköpare kommer att välja detta nya alternativ. På senare år har redare och andra branschrepresentanter visat ett starkt intresse för att regelverket om inre vattenvägar ska genomföras i svensk lagstiftning. Regeringen har också helt nyligen erfarit att branschen arbetar med att utveckla logistiklösningar med utgångspunkt i det nya regelverket.

### **6.2.3 Klassificeringssällskapen**

Förslaget innebär en möjlighet för klassificeringssällskapen att få uppgiften att besikta fartyg inför en certifiering för inlandssjöfart (se avsnitt 5.9). I vilken omfattning tillsynsmyndigheten kommer att välja att överlåta denna uppgift, och i vilken mån rederierna i sin tur väljer att utnyttja klassificeringssällskapen och inte tillsynsmyndigheten, återstår att se. Se även avsnitt 6.2.1.

### **6.2.4 Övriga**

#### *Flytande utrustning*

Enligt huvudregeln kommer vad som benämns flytande utrustning att omfattas (se avsnitt 5.5). Med flytande utrustning avses allehanda

farkoster av olika slag, vanligast förmodligen flytande kranar och arbetsplattformar. Eftersom dessa redan i dag, åtminstone i viss omfattning, omfattas av vissa säkerhetskrav och av Transportstyrelsens och Arbetsmiljöverkets tillsyn, bör de nya reglerna inte innebära några väsentliga skillnader. Det ska också erinras om att det finns en möjlighet att undanta dessa farkoster från regelverket.

#### *Motortillverkare*

Regeringen har nyligen gett Transportstyrelsen uppgiften att typgodkänna motorer på inre vattenvägsfartyg (se avsnitt 5.2). För att få ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart måste fartygets motor, om motoreffekten är minst 130 kW, vara typgodkänt. Förordningsändringen ger ökad flexibilitet för industrin eftersom svenska företag då får möjlighet att typgodkänna motorer i Sverige och inte behöver göra det utomlands.

#### *Bränsleleverantörer*

Fartyg i inlandssjöfart omfattas av det s.k. bränslekvalitetsdirektivet med krav på lägre svavelhalt i bränslet (se avsnitt 6.1.3). I hamnar och på andra ställen där fartyg bunkrar kommer bränsleleverantörerna således att behöva tillhandahålla lågsvavlig diesel.

### 6.3 Den enskilde

En fråga som kan beröra den enskilde är bemanningsfrågan. Transportstyrelsen tar enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) beslut om säkerhetsbesättning för svenskflaggade fartyg och när regelverket är genomfört kommer beslut även tas för fartyg som går i inre vattenvägstrafik. Då det inte finns några gemensamma EU-regler för bemanning har regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera i vilken omfattning beslut om säkerhetsbesättning kan komma att påverkas av om direktivet 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart genomförs i svensk rätt. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2013. I övrigt medför förslaget i denna lagrådsremiss inte några förändringar i t.ex. sjömännens utbildning och certifiering.

## 7 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

*1 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 7 kap. 11 §*

Ändringarna i dessa bestämmelser avser att i första hand genomföra artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG.

Eftersom överlåtelse av tillsyn av fartyg till privaträttsliga subjekt regleras i två olika EU-rättsakter med skild terminologi beroende på om fartyget är havsgående eller trafikerar inre vattenvägar, har en separat reglering funnits nödvändig. Inledningsvis har således i *1 kap. 5 § andra stycket* införts en definition på begreppet erkänt klassificeringssällskap. Inget hindrar att företag som är ett erkänt klassificeringssällskap också är en erkänd organisation. Det är också fallet för närvarande att flera företag utgör såväl erkänd organisation som erkänt klassificeringssällskap enligt respektive EU-rättsakt. Eftersom terminologin skiljer sig åt och förfarandet för erkännandet är olika reglerat har det dock funnits nödvändigt att införa skilda definitioner. Det *tidigare andra stycket* har tagits bort eftersom den upplysning som fanns i den bestämmelsen annars kunde ha lett till missförstånd vid en samtidig läsning av det nya *andra stycket*. I paragrafens första stycke har en språklig förändring gjorts.

Vidare har *7 kap. 11 §* justerats i form av ett *nytt fjärde stycke* enligt vilket överlåtelse av utfärdande och förnyelse av certifikat för fartyg som trafikerar inre vattenvägar kan överlåtas till erkända klassificeringssällskap. Det ska dock noteras att för det fall fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får en överlåtelse i stället ske till en erkänd organisation, alltså en sådan organisation som avses i första stycket, se bestämmelserna i del III i bilaga VII till direktivet.

Eftersom *5 kap. 3 §* behandlar effekten av en tillsyn utförd av en erkänd organisation har denna paragraf också följdändrats så att den även omfattar tillsyn utförd av ett erkänt klassificeringssällskap.

Bestämmelsen i *7 kap. 11 § första och andra stycket* har justerats för att motsvara kraven i 10 kap. 8 § regeringsformen vid överlåtelse av förvaltningsuppgift. Det har således nu angivits direkt i lagen att överlåtelsen får göras av Transportstyrelsen. Detta angivande av myndigheten har gjorts i såväl den befintliga regleringen i *första stycket* som den nya regleringen i *fjärde stycket*. *Första och andra stycket* har vidare också justerats för att bättre motsvara hur förfarandet går till genom att det först krävs ett beslut om överlåtelse (*första stycket*) och därefter ett avtal om innehållet (*andra stycket*). Ändringarna förtydligar därmed även genomförandet av artikel 3.2 och 5.1–2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Slutligen har redaktionella ändringar gjorts i *andra stycket*.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.9.

### 3 kap. 1, 2 och 7 §§

I paragraferna har införts undantag från certifikatskraven för det fall fartyget har ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller, när det gäller 2 §, motsvarande för utländska fartyg enligt 1 a §. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.7.

### 3 kap.

#### 1 a §

Paragrafen är ny och genomför artikel 2.1–2, 2.3 c) ii), 3.1 b) och 4.1 i direktiv 2006/87/EG.

Vilka vattenområden eller sträckor som utgör inre vattenvägar anges i de föreskrifter som får meddelas med stöd av 7 kap. 1 § andra stycket. Ett vattenområde eller en sträcka måste alltså vara uppräknad i dessa föreskrifter för att den här paragrafen ska vara tillämplig.

Villkoren enligt *första stycket 1* är alternativa, dvs. det räcker om ett fartyg uppfyller ett av villkoren för att fartyget ska omfattas. I punkten har förtydligats att de fartyg som avses är fartyg som inte är passagerarfartyg. Detta står inte uttryckligen i artikel 2.1 a) i direktivet men har ansetts vara innebörden av bestämmelsen eftersom direktivets tillämplighet på passagerarfartyg regleras i en annan bestämmelse.

Enligt *första stycket 3* omfattas passagerarfartyg. Med passagerarfartyg avses enligt 1 kap. 3 § fartyg som medför fler än 12 personer. För passagerarfartygen gäller inte någon gräns när det gäller storleken på fartygen för att de ska omfattas.

Bestämmelserna i *första och andra stycket* innebär att samtliga fartyg och flytande utrustningar, dvs. både farkoster avsedda för trafik på inre vattenvägar och sådana avsedda för havsgående trafik som utgångspunkt omfattas av kraven om de trafikerar sådana vattenområden som klassificerats som inre vattenvägar. Detta framgår också av artikel 3 jämfört med definitionen på fartyg i artikel 1.01 bilaga II till direktivet.

I *tredje stycket* anges att havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat för havsgående trafik inte behöver ha ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Undantaget bör kunna vara tillämpligt i två typer av situationer. Den ena situationen är när ett fartyg vid något enstaka tillfälle under en tidsperiod trafikerar en inre vattenväg men i övrigt under tidsperioden endast trafikerar vattenområden utanför inre vattenvägar. Den andra situationen är när ett fartyg gör en viss del av en särskild resa på en inre vattenväg men där resan i övrigt i huvudsak sker utanför inre vattenvägar. Villkoret i båda fallen är att fartyget har certifikat för havstrafik. Med certifikat för havstrafik avses dels certifikat enligt sjösäkerhetskonventionen SOLAS, miljöskyddskonventionen MARPOL samt lastlinjekonventionen, dels ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg enligt rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Samtliga dessa certifikat regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2009:2). Föreskriften är omtryckt i TSFS 2011:49. Även ett svenskt fartcertifikat enligt FSL bör utgöra ett sådant likställt certifikat som enligt direktivet medger undantag.

Paragrafen är tillämplig på såväl svenska som utländska fartyg och flytande utrustning, jfr 1 kap. 1 §. Utländska fartyg ska ha antingen ett motsvarande certifikat utfärdat i enlighet med direktivet 2006/87/EG eller ett certifikat utfärdat enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Det sistnämnda certifikatet ger enligt artikel 4.1 i direktivet samma rättighet att trafikera unionens inre vattenvägar som gemenskapscertifikatet ger.

Fartyg som omfattas av direktivet kan i vissa fall undantas helt eller delvis från genomförandet med stöd av artikel 7.1. I 1 b § regleras undantag för fartyg eller flytande utrustning som endast trafikerar svenska vattenvägar utan förbindelse med en vattenväg i någon annan medlemsstat i EU via en inre vattenväg. Utöver denna undantagsmöjlighet ger bestämmelsen i 7 kap. 9 § 1 en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att även i andra situationer som direktivet anger undanta fartyg från kraven på gemenskaps-certifikat.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.

#### *1 b §*

Paragrafen genomför undantagsmöjligheten i artikel 7.1 a) och har behandlats i avsnitt 5.6.

#### *5 kap. 7 §*

Tillägget i sista meningen genomför artikel 15 i direktivet och har behandlats i avsnitt 5.8. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts.

#### *6 kap. 1 §*

I *första stycket 1* har ett tillägg gjorts. Ändringen är en följd av ändringen i 7 kap. 1 § där ett zonbegrepp har införts utöver det tidigare begreppet fartområde. Den paragrafen har behandlats i avsnitt 5.10. I *första stycket 2, 7 och 10* har redaktionella ändringar gjorts.

Ändringen har gjorts i paragrafens lydelse enligt SFS 2012:97. Den lagändringen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen beslutade den 8 maj förordning om ikraftträdande av lagen (2012:97) om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Enligt den lydelse av förordningen som gemensamberetts ska lagändringen träda i kraft den 20 augusti 2013.

#### *7 kap. 1 §*

I *första stycket* har redaktionella ändringar gjorts.

*Andra stycket* är nytt och genomför artikel 1.1 i direktivet. En medlemsstat har enligt direktivet möjlighet att placera in vattenvägar i zonerna 1–4, där zon 1 har den största signifikanta våghöjden. En inre vattenväg kan pekats ut t.ex. genom att ange ett område som begränsas genom koordinater eller andra hållpunkter, men också genom att ange en linje mellan två hamnar. Ändringen innebär att ett och samma vattenområde kan vara såväl ett fartområde enligt det första stycket som en zon enligt det nya andra stycket, och dessutom samtidigt. Att ett vatten-



område utpekats som zon fråntar således inte dess nuvarande status som fartområdesindelning.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.4.

#### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Bestämmelserna genomförs i princip artikel 8 och har behandlats i avsnitt 5.11.

## I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

av den 12 december 2006

**om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG**

(2006/87/EG)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Genom rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart <sup>(3)</sup> infördes harmoniserade villkor för utfärdande av tekniska certifikat för fartyg i inlandssjöfart i samtliga medlemsstater, varvid sjöfarten på Rhen dock uteslöts. För fartyg i inlandssjöfart gäller fortfarande olika tekniska föreskrifter i Europa. Hittills har ansträngningarna att få till stånd ett ömsesidigt erkännande av nationella fartcertifikat utan att det behövs ytterligare inspektioner av utländska fartyg hämmats av att olika internationella och nationella bestämmelser förekommer jämsides. Dessutom avspeglar standarderna i direktiv 82/714/EEG inte längre helt den senaste tekniska utvecklingen.

<sup>(1)</sup> EGT C 157, 25.5.1998, s. 17.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 16 september 1999 (EGT C 54, 25.2.2000, s. 79), rådets gemensamma ståndpunkt av den 23 februari 2006 (EUT C 166 E, 18.7.2006, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 5 juli 2006 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2006.

<sup>(3)</sup> EGT L 301, 28.10.1982, s. 1. Direktivet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

(2) De tekniska föreskrifterna i bilagorna till direktiv 82/714/EEG omfattar i huvudsak bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen i den version som godkändes av Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) 1982. Villkoren och de tekniska föreskrifterna för utfärdande av certifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen har regelbundet setts över sedan dess och anses avspegla den senaste tekniska utvecklingen. Det är önskvärt ur konkurrens- och säkerhetssynpunkt och särskilt för att främja en harmonisering i Europa att räckvidden för och innehållet i dessa tekniska föreskrifter fastställs för gemenskapens inre vattenvägsnät i dess helhet. Harvid bör även de förändringar som ägt rum inom gemenskapens inre vattenvägsnät beaktas.

(3) Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart som intygar att fartygen helt uppfyller de ovannämnda reviderade tekniska föreskrifterna bör vara giltiga på alla inre vattenvägar inom gemenskapen.

(4) Det är önskvärt att sörja för en högre grad av harmonisering mellan villkoren för medlemsstaternas utfärdande av kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för trafik på vattenvägar i zonerna 1 och 2 (flodmynningar) och på vattenvägar i zon 4.

(5) Med hänsyn till säkerheten för passagerartransporter är det önskvärt att utvidga tillämpningsområdet för direktiv 82/714/EEG så att det även omfattar passagerarfartyg för transport av fler än tolv passagerare, i överensstämmelse med bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen.

- (6) Med hänsyn till säkerheten bör harmoniseringen av standarderna ligga på en hög nivå och uppnås på ett sådant sätt att den inte medför mindre omfattande säkerhetsstandarder på någon inre vattenväg inom gemenskapen.
- (7) Det är lämpligt att tillhandahålla övergångsbestämmelser för fartyg i trafik som fortfarande saknar gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, när de genomgår en första teknisk inspektion enligt de reviderade tekniska föreskrifter som fastställs i detta direktiv.
- (8) Det är lämpligt att fastställa giltighetsperioden för gemenskapscertifikat för inlandssjöfart i varje enskilt fall, inom vissa gränser och alltefter det aktuella fartygets kategori.
- (9) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>(1)</sup>.
- (10) Det är nödvändigt att rådets direktiv 76/135/EEG av den 20 januari 1976 om ömsesidigt erkännande av certifikat för fartyg i inlandssjöfart<sup>(2)</sup> fortsätter att gälla för de fartyg som inte omfattas av det här direktivet.
- (11) Eftersom det finns fartyg som omfattas av såväl tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar<sup>(3)</sup> som tillämpningsområdet för det här direktivet, bör bilagorna till dessa båda direktiv så fort som möjligt anpassas genom de relevanta kommittéförfarandena, i de fall bestämmelserna i direktiven är motsägelsefulla eller inkompatibla.
- (12) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning<sup>(4)</sup> uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (13) Direktiv 82/714/EEG bör upphöra att gälla,

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EGT L 21, 29.1.1976, s. 10. Direktivet senast ändrat genom direktiv 78/1016/EEG (EGT L 349, 13.12.1978, s. 31).

<sup>(3)</sup> EGT L 164, 30.6.1994, s. 15. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(4)</sup> EGT C 321, 31.12.2003, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Klassificering av vattenvägar

1. I detta direktiv skall gemenskapens inre vattenvägar klassificeras enligt följande:

a) Zonerna 1, 2, 3 och 4:

i) Zonerna 1 och 2: de vattenvägar som är upptagna i kapitel 1 i bilaga I.

ii) Zon 3: de vattenvägar som är upptagna i kapitel 2 i bilaga I.

iii) Zon 4: de vattenvägar som är upptagna i kapitel 3 i bilaga I.

b) Zon R: de av vattenvägarna i led a för vilka certifikat skall utfärdas i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, i den lydelse som artikeln har då detta direktiv träder i kraft.

2. En medlemsstat kan, efter samråd med kommissionen, företa ändringar i klassificeringen av sina vattenvägar i de zoner som är upptagna i bilaga I. Ändringarna skall senast sex månader innan de träder i kraft anmälas till kommissionen, som skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

#### Artikel 2

### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall enligt artikel 1.01 i bilaga II gälla för följande fartyg:

a) Fartyg med en längd (L) av 20 meter eller mer.

b) Fartyg för vilka produkten av L x B x T (längd, bredd, djupgående) ger en volym på 100 m<sup>3</sup> eller mer.

2. Dessutom skall detta direktiv enligt artikel 1.01 i bilaga II gälla för alla

a) bogserfartyg och skjutbogserare, som är avsedda att bogsera eller påskjuta sådana fartyg som avses i punkt 1 eller flytande anläggningar eller för att långsides bogsera sådana fartyg eller flytande anläggningar,

b) fartyg avsedda för persontransport, som transporterar fler än tolv passagerare förutom besättningen,

c) flytande anläggningar.

3. Följande fartyg omfattas inte av detta direktiv:
- Färjor.
  - Militärfartyg.
  - Havsgående fartyg, inbegripet havsgående bogserfartyg och skjutbogserare som
    - trafikerar eller befinner sig på vattenvägar inom tidvatten-sområden,
    - tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och medför giltiga fart- och säkerhetscertifikat, nämligen:
      - certifikat över att fartyget uppfyller kraven i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS), eller ett likvärdigt certifikat, ett certifikat över att fartyget uppfyller kraven i 1966 års internationella lastlinjekonvention, eller ett likvärdigt certifikat, och ett IOPP-certifikat över att fartyget uppfyller kraven i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL), eller
      - för passagerarfartyg som inte omfattas av någon av de konventioner som avses i första strecksatsen: ett certifikat beträffande säkerhetsregler och säkerhetsnormer för passagerarfartyg som utfärdats i enlighet med rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg <sup>(1)</sup>, eller
      - för fritidsbåtar som inte omfattas av samtliga konventioner som avses i första strecksatsen: ett certifikat från flaggstaten.

#### Artikel 3

#### Skyldighet att medföra certifikat

- Fartyg som trafikerar de inre vattenvägar inom gemenskapen som avses i artikel 1 skall medföra följande:
  - När de trafikerar vattenvägar inom zon R,
    - ett certifikat som utfärdats i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, eller
    - ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart som utfärdats eller förnyats efter den 30 december 2008 som

<sup>(1)</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/75/EG (EUT L 190, 30.7.2003, s. 6).

intygar att fartyget, om inte annat föreskrivs i övergångsbestämmelserna i kapitel 24 i bilaga II, helt uppfyller de tekniska föreskrifter enligt bilaga II för vilka det enligt tillämpliga regler och förfaranden har fastställts att de motsvarar de tekniska föreskrifterna i den ovannämnda konventionen.

- När de trafikerar vattenvägar i de övriga zonerna, ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, inklusive vid behov de specifikationer som avses i artikel 5.

2. Gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart skall utformas enligt förslaget i del I i bilaga V och utfärdas i enlighet med detta direktiv.

#### Artikel 4

#### Kompletterande gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

- Alla fartyg som medför ett giltigt certifikat, utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, får, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 5.5 i det här direktivet, trafikera gemenskapens vattenvägar enbart försedda med det certifikatet.

- Alla fartyg som medför det certifikat som avses i punkt 1 skall emellertid också vara försedda med ett kompletterande gemenskapsfartcertifikat för inlandssjöfart

- då de trafikerar vattenvägarna i zonerna 3 och 4, om de vill dra fördel av att de tekniska föreskrifterna är mindre omfattande på dessa vattenvägar,

- då de trafikerar vattenvägarna i zonerna 1 och 2 eller, för passagerarfartyg, då de trafikerar vattenvägar i zon 3 som inte är förbundna med en annan medlemsstats navigerbara inre vattenvägar, om den berörda medlemsstaten har antagit ytterligare tekniska föreskrifter för dessa vattenvägar i enlighet med artikel 5.1, 5.2 och 5.3.

- Det kompletterande gemenskapsfartcertifikatet för inlandssjöfart skall utformas enligt förslaget i del II i bilaga V och utfärdas av behöriga myndigheter vid uppvisande av det certifikat som avses i punkt 1 och på villkor som fastställs av de myndigheter som har behörighet i fråga om de berörda vattenvägarna.

*Artikel 5***Ytterligare eller sänkta tekniska föreskrifter för vissa zoner**

1. Varje medlemsstat får, efter samråd med kommissionen och i förekommande fall med förbehåll för föreskrifterna i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, anta tekniska föreskrifter utöver dem i bilaga II för fartyg som trafikerar vattenvägarna i zonerna 1 och 2 inom dess territorium.

2. Varje medlemsstat får, för passagerarfartyg som inom dess territorium trafikerar vattenvägar i zon 3 som inte är förbundna med en annan medlemsstats navigerbara inre vattenvägar, behålla tekniska föreskrifter utöver dem i bilaga II. Ändringar av sådana tekniska föreskrifter skall kräva föregående godkännande av kommissionen.

3. Dessa ytterligare föreskrifter skall endast omfatta de krav som anges i bilaga III. De ytterligare föreskrifterna skall senast sex månader innan de träder i kraft anmälas till kommissionen, som skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

4. Om fartygen uppfyller de ytterligare föreskrifterna, skall detta anges i det gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som avses i artikel 3 eller – om artikel 4.2 tillämpas – i det kompletterande gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart. Sådana bevis på överensstämmelse skall erkännas på gemenskapens vattenvägar i den aktuella zonen.

5. a) Om tillämpningen av övergångsbestämmelserna i kapitel 24a i bilaga II leder till en sänkning av befintliga nationella säkerhetsstandarder, får en medlemsstat underlåta att tillämpa sådana övergångsbestämmelser på passagerarfartyg i inlandssjöfart som är i trafik på inre vattenvägar i medlemsstaten som inte är förbundna med en annan medlemsstats navigerbara inre vattenvägar. Under sådana omständigheter får medlemsstaten kräva att sådana fartyg som trafikerar dess icke förbundna inre vattenvägar från och med den 30 december 2008 fullt ut uppfyller de tekniska föreskrifter som anges i bilaga II.

b) En medlemsstat som använder sig av den möjlighet som anges i led a skall underrätta kommissionen om sitt beslut och ge kommissionen närmare uppgifter om de tillämpliga nationella standarderna för passagerarfartyg som trafikerar medlemsstatens inre vattenvägar. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

c) Överensstämmelse med en medlemsstats föreskrifter för trafik på dess icke förbundna inlandssjöfartsvattenvägar skall anges i det gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

som avses i artikel 3 eller – om artikel 4.2 tillämpas – i det kompletterande gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart.

6. Fartyg som trafikerar vattenvägar endast i zon 4 behöver endast uppfylla de sänkta föreskrifter som anges i kapitel 19b i bilaga II när det gäller vattenvägarna i denna zon. Överensstämmelse med de sänkta föreskrifterna skall specificeras i det gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som avses i artikel 3.

7. Varje medlemsstat får, efter samråd med kommissionen, tillåta sänkta krav vad gäller de tekniska föreskrifterna i bilaga II för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i zonerna 3 och 4 inom dess territorium.

Sådana sänkta krav skall endast omfatta de aspekter som anges i bilaga IV. Om ett fartygs tekniska egenskaper motsvarar dessa sänkta krav, skall detta anges i gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart eller – om artikel 4.2 tillämpas – i det kompletterande gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart.

De sänkta kraven vad gäller de tekniska föreskrifterna i bilaga II skall senast sex månader innan de träder i kraft anmälas till kommissionen, som skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

*Artikel 6***Farligt gods**

Varje fartyg som medför ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordningen om transport av farliga ämnen på Rhen ("ADNR") får frakta farligt gods överallt inom gemenskapens territorium på de villkor som anges i detta certifikat.

Varje medlemsstat får begära att fartyg som inte har något sådant certifikat endast får frakta farligt gods inom dess territorium om fartygen uppfyller ytterligare krav utöver dem som anges i detta direktiv. Sådana krav skall anmälas till kommissionen och kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

*Artikel 7***Undantag**

1. Medlemsstaterna får medge undantag från hela eller delar av detta direktiv för

a) fartyg, skjutbogerare, bogserfartyg och flytande utrustning som trafikerar farbara vattenvägar utan förbindelse med vattenvägarna i övriga medlemsstater via en inre vattenväg,

b) fartyg med en dödvikt om högst 350 ton eller fartyg som inte är avsedda för godstransport och med ett displacement på mindre än 100 m<sup>3</sup>, vilka kölsträcktes före den 1 januari 1950 och enbart trafikerar en nationell vattenväg.

2. Medlemsstaterna får medge undantag från en eller flera av direktivets föreskrifter i fråga om trafik på deras nationella vattenvägar, om det gäller begränsade resor av lokalt intresse eller inom hamnområden. Dessa undantag och den resa eller det område som de gäller skall anges i fartygets certifikat.

3. Kommissionen skall underrättas om undantag som medgivits med stöd av punkterna 1 och 2 och i sin tur underrätta de övriga medlemsstaterna.

4. En medlemsstat som, på grund av undantag som medgivits med stöd av punkterna 1 och 2, inte har några fartyg som omfattas av föreskrifterna i detta direktiv i trafik på sina vattenvägar behöver inte följa artiklarna 9, 10 och 12.

#### Artikel 8

##### Utfärdande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

1. Gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart skall utfärdas för fartyg som kölsträcks från och med den 30 december 2008, efter en teknisk inspektion som skall genomföras innan fartyget sätts i trafik för att kontrollera om det uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II.

2. Gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart skall utfärdas till fartyg som inte omfattades av tillämpningsområdet för direktiv 82/714/EEG men som nu omfattas av detta direktiv i enlighet med artikel 2.1 och 2.2, efter en teknisk inspektion som skall genomföras när fartygets aktuella certifikat löper ut, dock senast den 30 december 2018, för kontroll av om fartyget uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II. I medlemsstater där giltighetsperioden för fartygets gällande nationella certifikat är kortare än fem år får ett sådant certifikat utfärdas fram till den 30 december 2008.

Om något av de tekniska krav som anges i bilaga II inte uppfylls, skall detta anges på gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart. Förutsatt att de behöriga myndigheterna anser att dessa brister inte utgör en uppenbar fara, får de fartyg som avses i första stycket fortsätta att användas fram till dess att de kompo-

nenter eller de fartygsdelar som har befunnits inte motsvara de kraven byts ut eller byggs om, varefter komponenterna eller fartygsdelarna skall uppfylla kraven i bilaga II.

3. Enligt denna artikel föreligger en uppenbar fara särskilt när föreskrifter som gäller fartygsstrukturens stabilitet, fartygets gång- eller manövreringsegenskaper eller de särskilda specifikationerna i bilaga II berörs. De undantag som medges i bilaga II får inte uppfattas som brister som utgör en uppenbar fara.

Utbyte av existerande delar mot identiska delar eller delar av likvärdig teknik och utformning under löpande reparationer och rutinunderhåll skall för tillämpningen av denna artikel inte betraktas som ett utbyte.

4. Vid de tekniska inspektioner som avses i punkterna 1 och 2 eller vid en teknisk inspektion som utförs på begäran av fartygets ägare skall det, om lämpligt, kontrolleras om ett fartyg uppfyller de ytterligare föreskrifter som avses i artikel 5.1, 5.2 och 5.3.

#### Artikel 9

##### Behöriga myndigheter

1. Gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart får utfärdas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna.

2. Varje medlemsstat skall upprätta en förteckning i vilken anges vilka myndigheter som är behöriga att utfärda gemenskaps-certifikaten för inlandssjöfart samt överlämna denna förteckning till kommissionen. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

#### Artikel 10

##### Genomförande av tekniska inspektioner

1. Den tekniska inspektion som avses i artikel 8 skall genomföras av de behöriga myndigheterna, som helt eller delvis får avstå från teknisk inspektion av fartyget, om ett giltigt intyg utfärdat av ett erkänt klassificeringssällskap enligt artikel 1.01 i bilaga II klart visar att fartyget helt eller delvis uppfyller de tekniska föreskrifterna i bilaga II. Klassificeringssällskap får erkännas endast om de uppfyller kriterierna i del I i bilaga VII.

2. Varje medlemsstat skall upprätta en förteckning i vilken anges vilka myndigheter som är behöriga att utföra tekniska inspektioner samt överlämna denna förteckning till kommissionen. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna.

#### Artikel 11

### Giltighetstiden för gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

1. Giltighetstiden för gemenskapscertifikat för inlandssjöfart skall i varje särskilt fall fastställas av den myndighet som är behörig att utfärda sådana certifikat i enlighet med bilaga II.

2. Varje medlemsstat får, i de fall som anges i artiklarna 12 och 16 och i bilaga II, utfärda tillfälliga gemenskapscertifikat för inlandssjöfart. Tillfälliga gemenskapscertifikat för inlandssjöfart skall upprättas i enlighet med förslaget i del III i bilaga V.

#### Artikel 12

### Ersättande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

Varje medlemsstat skall fastställa på vilka villkor ett giltigt gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som förkommit eller förstörts får ersättas.

#### Artikel 13

### Förnyande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

1. Gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart skall förnyas när giltighetstiden löper ut enligt de villkor som fastställs i artikel 8.

2. För förnyande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som utfärdats före den 30 december 2008 skall övergångsbestämmelserna i bilaga II gälla.

3. För förnyande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som utfärdats efter den 30 december 2008 skall de övergångsbestämmelser i bilaga II gälla som trätt i kraft efter det att certifikatet utfärdades.

#### Artikel 14

### Förlängning av giltighetstiden för gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

Den myndighet som utfärdat eller förnyat ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart får i enlighet med bilaga II undantagsvis

förlänga giltighetstiden utan teknisk inspektion. En sådan förlängning skall anges i det certifikatet.

#### Artikel 15

### Utfärdande av nya gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

Om fartyget undergår större ändringar eller reparationer som berör fartygsstrukturens stabilitet, fartygets gång- eller manövringsegenskaper eller de särskilda specifikationerna i bilaga II, skall fartyget på nytt genomgå en teknisk inspektion enligt artikel 8, innan fartyget får företa någon ny resa. Efter denna inspektion skall ett nytt gemenskapscertifikat för inlandssjöfart utfärdas med uppgifter om fartygets tekniska egenskaper. Om detta certifikat utfärdas i någon annan medlemsstat än den där det ursprungliga certifikatet utfärdades eller förnyades, skall den behöriga myndighet som ursprungligen utfärdade eller förnyade certifikatet underrättas inom en månad.

#### Artikel 16

### Vägran att utfärda eller förnya samt återkallande av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart

I ett beslut om avslag på en begäran att utfärda eller förnya ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart skall anges skälen till avslaget. Den person som berörs skall underrättas och få upplysning om hur beslutet kan överklagas och vilka frister för överklagande som gäller i den berörda medlemsstaten.

Ett giltigt gemenskapscertifikat för inlandssjöfart får återkallas av den behöriga myndighet som utfärdade eller förnyade det, om fartyget inte längre uppfyller de tekniska föreskrifter som anges i dess certifikat.

#### Artikel 17

### Ytterligare inspektioner

De behöriga myndigheterna i en medlemsstat får i enlighet med bilaga VIII när som helst kontrollera om ett fartyg medför ett certifikat som är giltigt enligt bestämmelserna i detta direktiv och uppfyller föreskrifterna i certifikatet eller utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller för sjöfarten. De behöriga myndigheterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga enligt bilaga VIII.

*Artikel 18***Erkännande av certifikat för fartyg från tredje land**

I avvaktan på att gemenskapen ingår överenskommelser med tredje land om ömsesidigt erkännande av certifikat får de behöriga myndigheterna i en medlemsstat erkänna de certifikat som utfärdats för fartyg från tredje land för fart på den medlemsstatens vattenvägar.

Utfärdandet av gemenskapscertifikat för inlandssjöfart för fartyg från tredje land skall ske i enlighet med vad som anges i artikel 8.1.

*Artikel 19***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättades genom artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar <sup>(1)</sup> (nedan kallad "kommittén").

2. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 20***Anpassning av bilagorna och rekommendationer om tillfälliga tillstånd**

1. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 19.2, anta de ändringar som behövs för att anpassa bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen och till utvecklingar på detta område som kan följa av arbetet i andra internationella organisationer, i synnerhet i Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR), för att säkerställa att de båda certifikat som avses i artikel 3.1 a utfärdas på grundval av tekniska krav som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå eller för att ta hänsyn till de fall som avses i artikel 5.

Dessa ändringar skall göras snarast för att säkerställa att de tekniska föreskrifter som är nödvändiga för utfärdandet av gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart för sjöfart på Rhen ger en säkerhetsnivå som motsvarar den som krävs för utfärdandet

<sup>(1)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29. Direktivet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003.

av det certifikat som avses i artikel 22 i den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

2. Kommissionen skall fatta beslut på grundval av rekommendationer från kommittén om utfärdande av tillfälliga gemenskapscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med artikel 2.19 i bilaga II.

*Artikel 21***Fortsatt tillämplighet av direktiv 76/135/EEG**

För fartyg som inte omfattas av artikel 2.1 och 2.2 utan av artikel 1 a i direktiv 76/135/EEG skall bestämmelserna i det direktivet gälla.

*Artikel 22***Nationella ytterligare föreskrifter eller begränsningar av föreskrifterna**

De ytterligare föreskrifter för fartyg som trafikerar vattenvägar inom zonerna 1 och 2 i en medlemsstats territorium vilka gäller i medlemsstaten före den 30 december 2008 eller begränsningar av de tekniska föreskrifterna för fartyg som inom medlemsstatens territorium trafikerar vattenvägar inom zonerna 3 och 4, vilka tekniska föreskrifter gällde i medlemsstaten före den dagen, skall fortsätta att gälla tills ytterligare föreskrifter enligt artikel 5.1 eller begränsningar enligt artikel 5.7 av de tekniska föreskrifterna i bilaga II har utfärdats, dock längst till och med den 30 juni 2009.

*Artikel 23***Införlivande**

1. De medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1 skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv med verkan från och med den 30 december 2008. De skall genast underätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.



2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

*Artikel 24*

**Sanktioner**

Medlemsstater skall fastställa ett system för sanktioner vid brott mot de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner utdöms. De fastställda sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

*Artikel 25*

**Upphävande av direktiv 82/714/EEG**

Direktiv 82/714/EEG skall upphöra att gälla med verkan från och med den 30 december 2008.

*Artikel 26*

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 27*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1.

Utfärdat i Strasbourg den 12 december 2006

*På Europaparlamentets vägnar*

Josep BORRELL FONTELLES

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

Mauri PEKKARINEN

*Ordförande*

**BILAGEFÖRTECKNING**

	<i>Sida</i>
Bilaga I	Förteckning över gemenskapens inre vattenvägar, uppdelade geografiskt i zonerna 1, 2, 3 och 4 10
Bilaga II	Tekniska minimikrav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar i zonerna 1, 2, 3 och 4 ..... 29
Bilaga III	Områden för eventuella ytterligare tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar i zonerna 1 och 2 ..... 175
Bilaga IV	Områden för eventuella begränsningar av de tekniska föreskrifterna för fartyg som trafikerar inre vattenvägar i zonerna 3 och 4 ..... 176
Bilaga V	Förlaga till gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart ..... 177
Bilaga VI	Förlaga till register över gemenskapscertifikat för inlandssjöfart ..... 194
Bilaga VII	Klassificeringssällskap ..... 197
Bilaga VIII	Förfaranderegler för genomförande av inspektioner ..... 199
Bilaga IX	Föreskrifter om signalljus, radarinstallationer och girhastighetsindikator ..... 200

## DEL I

## KAPITEL 1

## ALLMÄNT

## Artikel 1.01

## Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

**Typer av farkost**

1. *farkost*: fartyg eller flytande utrustning.
2. *fartyg*: fartyg i inlandssjöfart eller havsgående fartyg.
3. *fartyg i inlandssjöfart*: fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar.
4. *havsgående fartyg*: fartyg som certifierats för havsgående trafik.
5. *motorfartyg*: lastmotorfartyg eller tankmotorfartyg.
6. *tankmotorfartyg*: fartyg som är avsett för godstransport i fasta tankar och som är försett med eget framdrivningsmaskineri.
7. *lastmotorfartyg*: fartyg, annat än lastmotorfartyg, som är avsett för godstransport och försett med eget framdrivningsmaskineri.
8. *kanalpråm*: fartyg med en längd som inte överstiger 38,5 m och en bredd som inte överstiger 5,05 som är avsett för trafik på inre vattenvägar och vanligen trafikerar Rhen-Rhône-kanalen.
9. *bogserfartyg*: fartyg som är konstruerat för att utföra bogsering.
10. *skjutbogserare*: fartyg som är konstruerat för att framdriva en skjutbogserad konvoj.
11. *pråm*: släppråm eller tankpråm.
12. *tankpråm*: fartyg som är avsett för godstransport i fasta tankar och konstruerat för att kunna bogseras, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har tillräckligt framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar.
13. *släppråm*: fartyg, annat än en tankpråm, som är avsett för godstransport och konstruerat för att kunna bogseras och antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har tillräckligt framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar.
14. *läktare*: tankläktare, lastläktare eller skeppsburen läktare.
15. *tankläktare*: fartyg som är avsett för godstransport i fasta tankar och konstruerat eller särskilt ombyggt för att kunna skjutbogseras, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar när det inte ingår i en skjutbogserad konvoj.
16. *lastläktare*: fartyg, annat än en tankläktare, som är avsett för godstransport och konstruerat eller särskilt ombyggt för att kunna skjutbogseras, och som antingen saknar eget framdrivningsmaskineri eller endast har framdrivningsmaskineri för kortare förflyttningar när det inte ingår i en skjutbogserad konvoj.
17. *skeppsburen läktare*: läktare som är konstruerad för att kunna transporteras ombord på havsgående fartyg och för trafik på inre vattenvägar.
18. *passagerarfartyg*: dagstursfartyg eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än 12 passagerare.
19. *passagerarsegelfartyg*: passagerarfartyg som även är konstruerat och utrustat för att gå för segel.
20. *dagstursfartyg*: passagerarfartyg utan övernattningshytter för passagerare.
21. *passagerarfartyg med hytter*: passagerarfartyg utrustat med övernattningshytter för passagerare.
22. *höghastighetsfartyg*: motordrivet fartyg som kan uppnå en fart över 40 km/tim genom vattnet.
23. *flytande utrustning*: flytande installationer som bär upp arbetsredskap som kranar, muddringsutrustning, pålkranar eller hissar.
24. *arbetsfarkost*: fartyg som är konstruerat och utrustat för användning vid arbetsanläggningar, t.ex. med sandsugningspråm, bottentippningspråm eller däckslastpråm, ponton eller stendumpningsfartyg.

25. *fritidsfartyg*: fartyg, annat än passagerarfartyg, som är avsett för sport- och fritidsändamål.
26. *arbetsbåt*: båt som används för transport, räddning, bärgning och arbetsuppgifter.
27. *flytande anläggning*: flytande installation som i normala fall inte är avsedd att flyttas såsom simbad, docka, brygga eller båtskjul.
28. *flytande föremål*: flotte eller någon annan typ av konstruktion, föremål eller sammankoppling som kan framföras, annat än ett fartyg, flytande utrustning eller flytande anläggning.

#### **Sammankopplade farkoster**

29. *konvoj*: fast formerad konvoj eller bogserad konvoj av farkoster.
30. *formering*: sätt på vilket en konvoj är sammankopplad.
31. *fast formerad konvoj*: skjutbogserad konvoj eller fast sidoformerad konvoj.
32. *skjutbogserad konvoj*: fast sammankoppling av farkoster där åtminstone den första enheten är placerad före den farkost eller de farkoster som driver konvojen framåt, och som kallas skjutbogserare; en konvoj som består av en skjutbogserare och en skjutbogserad farkost vilka är kopplade på ett sätt som möjliggör kontrollerad rörelse anses också vara fast formerad.
33. *fast sidoformering*: sammankoppling av farkoster som är fast kopplade sida vid sida, i vilken ingen enhet är kopplad framför den framdrivande enheten.
34. *släpkonvoj*: sammankoppling bestående av en eller flera farkoster, flytande anläggningar eller flytande installationer som bogseras av en eller flera farkoster med eget framdrivningsmaskineri som ingår i konvojen.

#### **Utrymmen på fartyg**

35. *huvudmaskinrum*: utrymme där framdrivningsmaskineriet är installerat.
36. *maskinrum*: utrymme där förbränningsmotorerna är installerade.
37. *pannrum*: utrymme med en bränsle driven anläggning som är utformad för att producera ånga eller värma en termisk vätska.
38. *sluten överbyggnad*: genomgående konstruktion som är fast och vattentät och som har fasta väggar anslutna till däck på ett stadigvarande och vattentätt sätt.
39. *styrhytt*: utrymme där styr- och kontrollutrustning som är nödvändig för att manövrera fartyget finns installerad.
40. *bostadsutrymme*: utrymme som är avsett att användas av personer som normalt bor ombord, inklusive kök, proviantförråd, toaletter och badrum, tvätter, förrum och korridorer, dock ej styrhytt.
41. *passagerarutrymme*: områden ombord som är avsedda för passagerare och inneslutna områden som salonger, kontor, butiker, frisörsalonger, torkrum, tvättstugor, bastur, toaletter, badrum, passager, korridorer och trappor som inte är omgärdade av väggar.
42. *kontrollcentral*: en styrhytt, ett område som innehåller en reservströmkälla eller delar av en sådan eller ett område med en central som ständigt är bemannad av personal ombord eller besättningsmedlemmar, exempelvis för brandlarmsutrustning, fjärrkontroller för dörrar eller brandspjäll.
43. *trapphus*: trapphus för en trappa inomhus eller hisschakt.
44. *salong*: rum i ett bostadsutrymme eller passagerarutrymme. Kök anses inte vara salonger ombord på passagerarfartyg.
45. *kök*: rum med spis eller liknande matlagingsanordning.
46. *förrådsrum*: rum för förvaring av brandfarliga vätskor eller rum med en yta på mer än 4 m<sup>2</sup> för förvaring av materiel.
47. *lastrum*: del av fartyget som är avgränsad för och akter av skott, och som öppnas och stängs med lastluckor, och som är avsedd antingen för transport av förpackat gods eller bulklast, eller för att rymma tankar fristående från skrovet.
48. *fast tank*: tank som är fast monterad i fartyget och vars sidor antingen utgörs av själva skrovet eller av en inneslutning som är fristående från skrovet.
49. *arbetsutrymme*: område där besättningen skall utföra sitt arbete, inbegripet landgång, lyftbom och arbetsbåt.
50. *passage*: område som är avsett för normal förflyttning av personer och varor.

51. *säkert område*: område som utåt avgränsas av en lodrät yta som löper på ett avstånd av  $1/5 B_{WL}$  parallellt med skrovet i linje med största djupgående.
52. *samlingsområde*: särskilt skyddade områden på fartyget där passagerare samlas vid fara.
53. *utrymningsområde*: del av samlingsområden på fartyg från vilken utrymning av personer kan genomföras.

#### **Sjötekniska termer**

54. *flytvattenlinje vid största djupgående*: flytvattenlinjeplan som motsvarar farkostens största tillåtna djupgående.
55. *flödningsavstånd*: avståndet mellan flytvattenlinjen vid största djupgående och ett parallellt plan som går genom den lägsta punkt ovanför vilken farkosten inte längre anses vara vattentät.
56. *restflödningsavstånd*: vid slagsida, det lodräta avståndet mellan vattennivån och den lägsta punkt på den nedsänkta sidan ovanför vilken fartyget inte längre anses vara vattentät.
57. *fribord (f)*: avståndet mellan flytvattenlinjen vid största djupgående och ett parallellt plan som går genom den lägsta punkten på skarndäck, eller om skarndäck saknas, lägsta punkten på den övre kanten av fartygssidan.
58. *restfribord*: vid slagsida, det lodräta avståndet mellan vattennivån och däckets översida vid den lägsta punkten på den nedsänkta sidan eller, om det inte finns något däck, den lägsta punkten på den fasta fartygssidans översida.
59. *marginallinje*: tänkt linje dragen på bordläggningen minst 10 cm nedanför skottdäck och minst 10 cm nedanför fastygssidans lägsta icke vattentäta punkt; i de fall då det inte finns något skottdäck används en linje dragen minst 10 cm nedanför den lägsta linje upp till vilken den yttre bordläggningen är vattentät.
60. *volymdeplacement* ( $\nabla$ ): volymen av fartygets undervattensskropp, i  $m^3$ .
61. *viktdeplacement* ( $\Delta$ ): fartygets totala vikt, inklusive last, i ton.
62. *blockkoefficient* ( $C_B$ ): förhållandet mellan fartygets volymdeplacement och produktens längd  $L_{WL}$  x bredd  $B_{WL}$  x djupgående  $T$ .
63. *lateralplan ovanför vattenlinjen* ( $A_v$ ): fartygets lateralplan ovanför vattenlinjen i  $m^2$ .
64. *skottdäck*: däck till vilket de föreskrivna vattentäta skotten går och från vilket fribord mäts.
65. *skott*: vägg, vanligtvis vertikal, med bestämd höjd, avsedd för indelning av fartyget, avgränsad av fartygets botten, bordläggning eller andra skott.
66. *tvärskeppsskott*: skott som sträcker sig från ena sidan av fartyget till den andra.
67. *vägg*: avgränsande yta, vanligtvis vertikal.
68. *mellanvägg*: vägg som inte är vattentät.
69. *längd (L)*: skrovets största längd i meter, med undantag för roder och bogspröt.
70. *längd överallt* ( $L_{OA}$ ): farkostens största längd i meter, inbegripet alla fasta installationer, exempelvis delar av styrinrättningen eller framdrivningsanordningen, de mekaniska anordningarna eller liknande.
71. *längd i vattenlinjen* ( $L_{WL}$ ): skrovets längd i meter, mätt vid största djupgående.
72. *bredd (B)*: skrovets största bredd i meter, mätt på utsidan av bordläggningen (med undantag för skovelhjul, avbärarlist och liknande).
73. *bredd överallt* ( $B_{OA}$ ): farkostens största bredd i meter, inbegripet all fast utrustning såsom skovelhjul, avbärarlist, mekaniska anordningar och liknande.
74. *bredd i vattenlinjen* ( $B_{WL}$ ): skrovets största bredd i meter, mätt från bordläggningens utsida vid vattenlinjen vid största djupgående.
75. *djup (H)*: minsta lodräta avstånd i meter mellan skrovets eller kölens lägsta punkt och däckets lägsta punkt på fartygssidan.
76. *djupgående (T)*: det lodräta avståndet i meter mellan den lägsta punkten på skrovet eller kölens och vattenlinjen vid största djupgående.
77. *förlig perpendikel*: lodrät linje vid den förliga skärningspunkten mellan skrovet och vattenlinjen vid största djupgående.
78. *skarndäcksbredd*: avståndet mellan den lodräta linje som går genom den mest utskjutande delen av luckkarmen på skarndäckssidan och den lodräta linje som går genom innerkanten av fallskydden (räcken, fotlister) på utsidan av skarndäck.

**Styrinrättning**

79. *styrinrättning*: all utrustning som är nödvändig för att styra fartyget och för att uppnå den manöverförmåga som föreskrivs i kapitel 5.
80. *roder*: ett eller flera roder med hjärtstock, inbegripet kvadrant och komponenter som förbinder roder med styrordning.
81. *styrordning*: del av styrinrättning som genererar rodrets rörelse.
82. *drivenhet*: styrordningens drivenhet, mellan kraftkällan och styrordningen.
83. *kraftkälla*: energiförsörjning till styrkontrollsystem och styrordning från nätet ombord, batterier eller en förbränningsmotor.
84. *styrkontrollsystem*: komponenter och kretssystem för styrning av ett motordrivet styrkontrollsystem.
85. *drivenhet för styrordningen*: kontrollsystem för styrapparaten, dess drivenhet och kraftkälla.
86. *manuell drivenhet*: drivenhet genom vilket rodret aktiveras vid manuell manövrering av ratten, via en mekanisk överföring, utan ytterligare kraftkälla.
87. *manuell hydraulisk drivenhet*: manuell drivenhet med hydraulisk överföring.
88. *girhastighetsregulator*: utrustning som automatiskt ställer in och upprätthåller en viss girhastighet åt fartyget i enlighet med förinställda värden.
89. *styrhytt utformad för radarstyrning utförd av en person*: styrhytt utformad så att fartyget vid radarnavigering kan manövreras av en person.

**Egenskaper hos byggnadsdelar och material**

90. *vattentät*: konstruktionsdel eller anordning som är så beskaffad att den hindrar inträngning av vatten.
91. *spoltät och vädertät*: konstruktionsdel eller anordning som är så inrättad att den under normala förhållanden endast släpper igenom en obetydlig mängd vatten.
92. *gastät*: konstruktionsdel eller anordning som är inrättad så att inträngning av gaser och ångor förhindras.
93. *obrännbar*: ämne som varken brinner eller avger lättantändliga ångor i sådan mängd att det kan fatta eld när det uppnår en temperatur av omkring 750°C.
94. *flamskydd*: material som är svårantändligt eller vars yta åtminstone hindrar spridning av elden enligt förfarandet i artikel 15.11.1 c.
95. *brandmotstånd*: egenskap hos konstruktionsdelar eller anordningar som bestyrkts genom testförfaranden enligt artikel 15.11.1 d.
96. *regler för brandprovingsförfaranden*: International Code for the Application of Fire Test Procedures enligt beslut MSC.61(67) av IMO:s sjösäkerhetskommitté.

**Övriga definitioner**

97. *godkänt klassificeringssällskap*: klassificeringssällskap som har godkänts i enlighet med kriterierna och förfarandena i bilaga VII till direktivet.
98. *radarinstallation*: elektroniskt navigeringshjälpmedel som upptäcker och visar omgivning och trafik.
99. *ECDIS för inre vattenvägar*: standardiserat system för visning av elektroniska sjökort för inre vattenvägar och tillhörande information, vilket visar utvald information från kommersiella elektroniska sjökort för inre vattenvägar och eventuellt information från andra sensorer på farkosten.
100. *ECDIS-installation för inre vattenvägar*: installation för visning av elektroniska sjökort för inre vattenvägar med två olika funktionssätt: en informationsfunktion och en navigeringsfunktion.
101. *informationsfunktion*: användning av ECDIS för inre vattenvägar endast i informationssyfte utan integration mellan radar och elektroniska sjökort (radar overlay).
102. *navigeringsfunktion*: användning av ECDIS för inre vattenvägar med "radar overlay" för navigering av en farkost.

103. *personal ombord*: alla anställda ombord på ett passagerarfartyg som inte är besättningsmedlemmar.
104. *personer med nedsatt rörelseförmåga*: personer som har särskilda problem när de använder allmänna transportmedel, exempelvis äldre personer, personer med sensoriska eller andra funktionshinder, rullstolsbundna, gravida kvinnor och personer som reser med små barn.
105. *gemenskapscertifikat*: certifikat som den behöriga myndigheten utfärdar för fartyg som följer de tekniska föreskrifterna i detta direktiv.

*Artikel 1.02*

(Utan innehåll)

*Artikel 1.03*

(Utan innehåll)

*Artikel 1.04*

(Utan innehåll)

*Artikel 1.05*

(Utan innehåll)

*Artikel 1.06*

#### **Föreskrifter av tillfällig natur**

Föreskrifter av tillfällig natur kan antas i enlighet med förfarandet i artikel 20 i detta direktiv om det, till följd av den tekniska utvecklingen inom inlandssjöfarten, anses vara nödvändigt att snabbt medge undantag från bestämmelserna i direktivet i väntan på att en ändring införs i själva direktivet eller för att tillåta provningar. Föreskrifterna skall offentliggöras och skall gälla i högst tre år. De skall träda i kraft samtidigt och upphävas under samma förutsättningar i alla medlemsstater.

*Artikel 1.07*

#### **Administrativa anvisningar**

För att underlätta och standardisera tillämpningen av detta direktiv kan bindande administrativa anvisningar för inspektioner antas i enlighet med förfarandet i artikel 20 i detta direktiv.

## KAPITEL 2

### **FÖRFARANDE**

*Artikel 2.01*

#### **Inspektionsorgan**

1. Inspektionsorganet skall inrättas av medlemsstaterna.
2. Ett inspektionsorgan skall bestå av en ordförande och experter.

I inspektionsorganet skall minst följande experter ingå:

- a) En tjänsteman vid den myndighet som ansvarar för inlandssjöfarten.
  - b) En expert på konstruktion av fartyg för inlandssjöfart och maskiner i sådana fartyg.
  - c) En sjöfartsexpert som avlagt styrmansexamen.
3. Ordföranden och experterna i varje organ skall utses av myndigheterna i den stat där organet inrättats. När de inleder sitt uppdrag skall ordföranden och experterna skriftligen intyga att de kommer att utföra arbetet på ett fullständigt oberoende sätt. Tjänstemän behöver inte förelägga ett sådant intyg.
  4. Inspektionsorganen kan anlita hjälp från specialister enligt gällande nationella bestämmelser.

*Artikel 2.02***Ansökan om inspektion**

1. De myndigheter som utfärdar gemenskapscertifikaten skall besluta om hur ansökan om inspektion skall ske och om hur plats och datum för inspektion skall bestämmas. Den behöriga myndigheten skall avgöra vilka dokument som skall lämnas. Förfarandet skall vara sådant att inspektionen kan äga rum inom rimlig tid efter ansökan.
2. Ägaren till en farkost som inte faller under detta direktiv eller dennes ombud kan ansöka om ett gemenskapscertifikat. Ansökan skall beviljas om fartyget uppfyller föreskrifterna i detta direktiv.

*Artikel 2.03***Uppvisning av farkosten för inspektion**

1. Ägaren eller dennes ombud skall uppvisa farkosten olastad, rengjord och utrustad. Ägaren skall också lämna nödvändigt bistånd vid inspektionen, t.ex. tillhandahålla en lämplig arbetsbåt, ställa personal till förfogande och underlätta undersökningen av delar av skrovet eller installationer som inte är direkt åtkomliga eller synliga.
2. Vid första inspektionen skall inspektionsorganet begära att fartyget är torrsatt för inspektionen. Myndigheten kan ge avkall på kravet på inspektion av torrsatt fartyg om ett klassificeringsintyg eller ett intyg från ett auktoriserat klassificeringsällskap kan företeas som visar att konstruktionen motsvarar klassificeringsällskapets föreskrifter eller om ett intyg företeas som visar att en behörig myndighet redan har utfört en inspektion av torrsatt fartyg för andra ändamål. Vid regelbunden inspektion eller inspektion enligt artikel 15 i detta direktiv kan inspektionsorganet fordra att inspektionen sker med fartyget torrsatt.

Inspektionsorganet skall utföra driftprov vid en första inspektion av motorfartyg eller konvojer eller vid större modifieringar av framdrivnings- eller styrinrättningen.

3. Inspektionsorganet kan kräva ytterligare driftprov och annan dokumentering. Denna föreskrift gäller även i byggnads-skedet.

*Artikel 2.04*

(Utan innehåll)

*Artikel 2.05***Tillfälligt gemenskapscertifikat**

1. Den behöriga myndigheten kan utfärda ett tillfälligt gemenskapscertifikat i följande fall:
  - a) Om farkosten med den behöriga myndighetens tillstånd skall gå till en bestämd plats för att erhålla ett gemenskaps-certifikat.
  - b) Om farkostens gemenskaps-certifikat tillfälligt återkallats i något av de fall som avses i artikel 2.07 eller i artiklarna 12 och 16 i detta direktiv.
  - c) Om gemenskaps-certifikatet är under behandling efter godtagbar inspektion.
  - d) Om inte samtliga villkor för utfärdande av ett gemenskaps-certifikat som avses i del I i bilaga V är uppfyllda.
  - e) Om en farkost har skadats så att den är i sådant skick att den inte längre uppfyller kraven för gemenskaps-certifi-katet.
  - f) Om de behöriga myndigheterna för specialtransporter enligt gällande föreskrifter utfärdade av sjöfartsmyndighe-terna i medlemsstaterna beviljar tillstånd för flytande installationer eller flytande utrustning att utföra en specialt-ransport på villkor att ett sådant gemenskaps-certifikat har utfärdats.
  - g) Om farkosten avviker från bestämmelserna i del II enligt artikel 2.19.2.
2. Det tillfälliga gemenskaps-certifikatet skall utfärdas enligt förlagan i del III i bilaga V, när fartygets, den flytande installa-tionens eller den flytande utrustningens sjövärdighet anses vara tillräckligt fastställd.

Certifikatet skall innehålla de villkor som den behöriga myndigheten anser nödvändiga, och skall ha följande giltighet:

- a) I de fall som avses i punkt 1 a och 1 d-f: För en enda bestämd resa som skall företas inom en lämplig tid, högst en månad.
- b) I de fall som avses i punkt 1 b och c: För en lämplig tidsperiod.
- c) I de fall som avses i punkt 1 g: Sex månader. Det tillfälliga gemenskaps-certifikatet får förlängas sex månader åt gången, så länge som kommittén ännu inte har fattat något beslut.



## BILAGA VII

## KLASSIFICERINGSSÄLLSKAP

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Del I:	Kriterier för godkännande av klassificeringssällskap
Del II:	Förfarande för godkännande av klassificeringssällskap
Del III:	Förteckning över godkända klassificeringssällskap

## Del I

## Kriterier för godkännande av klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap som ansöker om godkännande i enlighet med artikel 10 i detta direktiv skall uppfylla följande kriterier:

1. Klassificeringssällskapet skall kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av fartyg för inlandssjöfart, inbegripet fartyg för transport av farligt gods. Klassificeringssällskapet skall ha uttömmande regler och föreskrifter för konstruktion, byggande och periodisk besiktning av fartyg för inlandssjöfart, inbegripet fartyg för transport av farligt gods, som skall vara offentliggjorda åtminstone på engelska, franska, nederländska eller tyska och som kontinuerligt skall uppdateras och förbättras genom forsknings- och utvecklingsprogram. Reglerna får inte strida mot gällande bestämmelser i gemenskapsrätten eller mot gällande internationella avtal.
2. Klassificeringssällskapet skall offentliggöra sitt fartygsregister årligen.
3. Klassificeringssällskapet skall inte vara styrt av redare eller varv eller av andra som har kommersiella intressen i konstruktion, byggnad, utrustning, reparation, drift, eller försäkring av fartyg. Klassificeringssällskapet skall inte vara beroende av ett enda kommersiellt företag för sin inkomst.
4. Klassificeringssällskapet skall ha sitt huvudkontor, eller en filial med befogenhet att fatta beslut och vidta åtgärder inom alla områden som den ansvarar för enligt bestämmelserna för inlandssjöfart, i någon av EU:s medlemsstater.
5. Klassificeringssällskapet och dess experter skall ha ett gott rykte inom inlandsjöfartsbranschen. Experterna skall kunna styrka sin yrkeskompetens. De skall agera på klassificeringssällskapets ansvar.
6. Klassificeringssällskapet skall ha en stor personal för tekniska frågor, ledning, stödjande uppgifter, tillsyn och forskning, som skall stå i proportion till arbetsuppgifterna och till antalet klassade fartyg och som skall övervaka utvecklingen av organisationens kapacitet samt utarbeta och upprätthålla regler och föreskrifter. Klassificeringssällskapet skall ha inspektörer i åtminstone en medlemsstat.
7. Klassificeringssällskapet skall styras av etiska regler.
8. Klassificeringssällskapet skall förvaltas och administreras på ett sådant sätt att sekretessen garanteras för den information som en medlemsstat begär.
9. Klassificeringssällskapet skall vara berett att lämna relevant information till en medlemsstat.
10. Klassificeringssällskapets ledning skall ha fastställt och dokumenterat sin policy och sina mål och åtaganden när det gäller kvalitet och skall ha säkerställt att alla nivåer inom klassificeringssällskapet förstår, genomför och upprätthåller denna policy.
11. Klassificeringssällskapet skall ha utvecklat, genomfört och upprätthållit ett effektivt internt system för kvalitetskontroll som grundar sig på tillämpliga delar av internationellt godkända kvalitetsstandarder och uppfyller CEN-standarderna 45004 (inspektionsorgan) och 29001, så som de tolkas i "Quality System Certification Scheme Requirements" (IACS). Systemen för kvalitetskontroll skall certifieras av ett oberoende kontrollorgan som har erkänts av förvaltningen i den stat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller sin filial enligt punkt 4, och som bland annat skall säkerställa att
  - a) klassificeringssällskapets regler och föreskrifter fastställs och upprätthålls på ett systematiskt sätt,
  - b) klassificeringssällskapets regler och föreskrifter följs,
  - c) kraven är uppfyllda för det lagstadgade arbete som klassificeringssällskapet har befogenhet att utföra,
  - d) ansvarsområden, befogenheter och inbördes förhållande fastställs och dokumenteras för de anställda vars arbete påverkar kvaliteten på klassificeringssällskapets tjänster,
  - e) allt arbete utförs under kontrollerade förhållanden,

- f) det finns ett kontrollsystem för övervakning av de handlingar och det arbete som utförs av inspektörer och teknisk och administrativ personal som är direkt anställda av klassificeringssällskapet,
  - g) föreskrifterna för viktigt lagstadgat arbete som klassificeringssällskapet har tillstånd att utföra endast genomförs eller direkt övervakas av sällskapets särskilda inspektörer eller genom särskilda inspektörer vid andra godkända klassificeringssällskap,
  - h) det införs ett system för fortbildning av inspektörer och ständig uppdatering av inspektörernas kunskaper,
  - i) det förs register som visar att de föreskrivna standarderna uppnåtts inom de olika områden där tjänster utförs samt att kvalitetssystemet fungerar effektivt, och
  - j) det finns ett övergripande system för planerad och dokumenterad internrevision av den kvalitetsrelaterade verksamheten på alla platser där den förekommer.
12. Kvalitetssystemet skall certifieras av ett oberoende revisionsorgan som erkänts av förvaltningen i den stat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller filial enligt punkt 4.
13. Klassificeringssällskapet skall förbinda sig att anpassa sina föreskrifter till Europeiska unionens riktlinjer och att i god tid ge kommittén all relevant information.
14. Klassificeringssällskapet skall förbinda sig att regelbundet samråda med de redan godkända klassificeringssällskapen för att garantera att klassificeringssällskapens tekniska standarder och genomförandet av dessa är likvärdiga, och bör tillåta företrädare för en medlemsstat och andra berörda parter att delta i utarbetandet av sällskapets regler och/eller föreskrifter.

#### Del II

##### Förfarande för godkännande av klassificeringssällskap

Ett beslut om att godkänna ett klassificeringssällskap enligt artikel 10 i detta direktiv skall fattas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 19.2 i detta direktiv. Dessutom skall följande förfarande tillämpas:

1. En ansökan om godkännande skall lämnas till kommissionen av företrädarna för den stat där klassificeringssällskapet har sitt huvudkontor eller en filial med befogenhet att fatta beslut och vidta åtgärder på alla områden som den ansvarar för enligt bestämmelserna för fartyg i inlandssjöfart. Dessutom skall företrädarna för denna stat översända all information och dokumentation som behövs för att kontrollera att kriterierna för godkännande är uppfyllda.
2. Varje kommittémedlem kan begära att det berörda klassificeringssällskapet hörs eller att ytterligare information lämnas.
3. Godkännanden skall återkallas på liknande sätt. Varje kommittémedlem kan begära att ett godkännande återkallas. Företrädarna för den stat som begär att godkännandet skall återkallas skall lämna information och dokumentation till stöd för sin begäran.
4. När kommissionen fattar sina beslut skall den beakta beslut som fattats av Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen beträffande godkännandet av det berörda klassificeringssällskapet. Innan kommissionen godkänner ett klassificeringssällskap som inte godkänts av Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen skall den samråda med Centralkommissionens sekretariat.
5. Efter varje beslut om godkännande av ett klassificeringssällskap eller återkallande av ett godkännande skall förteckningen över godkända sällskap ändras.
6. Kommissionen skall underrätta det berörda klassificeringssällskapet om kommissionens beslut.

#### Del III

##### Förteckning över godkända klassificeringssällskap

På grundval av kriterierna i del I och del II har för närvarande följande klassificeringssällskap godkänts enligt artikel 10 i detta direktiv:

1. Bureau Veritas
2. Germanischer Lloyd
3. Lloyd's Register of Shipping

Klassificeringssällskap som erkänts och godkänts av en medlemsstat enligt rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed <sup>(1)</sup> skall tills de har godkänts enligt del I och del II för närvarande godkännas enligt artikel 10 i det här direktivet endast för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i denna medlemsstat.

---

<sup>(1)</sup> EGT L 319, 12.12.1994, s. 20. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

av den 18 december 2006

## om ändring av direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

(2006/137/EG)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(1)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Genom direktiv 2006/87/EG <sup>(2)</sup> införs harmoniserade villkor för utfärdande av tekniska certifikat för fartyg i inlandssjöfart på gemenskapens inre vattenvägsnät i dess helhet.
- (2) De tekniska föreskrifterna i bilagorna till direktiv 2006/87/EG omfattar i huvudsak bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen i den version som godkändes av medlemsstaterna i Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) 2004. Villkoren och de tekniska föreskrifterna för utfärdande av certifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen har periodiskt uppdaterats och anses avspegla den senaste tekniska utvecklingen.
- (3) För att undvika snedvridning av konkurrensen och olika säkerhetsnivåer, och särskilt för att främja en harmonisering i Europa, är det önskvärt att lika tekniska föreskrifter fastställs för gemenskapens inre vattenvägsnät i dess helhet och att de fortsättningsvis uppdateras regelbundet så att likheten bibehålls.
- (4) Genom direktiv 2006/87/EG bemyndigas kommissionen att anpassa de tekniska föreskrifterna med hänsyn till de tekniska framsteg och den utveckling på detta område som följer av arbetet i andra internationella organisationer, särskilt CCNR.
- (5) Dessa anpassningar behöver göras snarast för att säkerställa att de tekniska föreskrifter som är nödvändiga för utfärdande av gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart ger en säkerhetsnivå som motsvarar den som krävs för utfärdande av det certifikat som avses i artikel 22 i den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

- (6) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 2006/87/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(3)</sup>.
- (7) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att fastställa villkoren för ändring av de i bilagorna till direktiv 2006/87/EG angivna tekniska föreskrifterna och administrativa förfarandena. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av direktiv 2006/87/EG, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (8) Av effektivitetsskäl bör de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll förkortas för antagande av sådana åtgärder om ändring av bilagorna till direktiv 2006/87/EG.
- (9) Av brådskande skäl är det nödvändigt att tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för antagande av ändringar av bilagorna till direktiv 2006/87/EG för att beakta den tekniska och därmed sammanhängande utveckling som följer av arbetet i andra internationella organisationer, särskilt CCNR, och även i fråga om antagande av föreskrifter av tillfällig natur.
- (10) Direktiv 2006/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Direktiv 2006/87/EG skall ändras på följande sätt:

1. I artikel 19 skall följande punkter läggas till:

"3. När det hänvisas till denna punkt, skall artikel 5a.1–5a.4 och 5a.5 b samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

De tidsfrister som avses i artikel 5a.3 c, 5a.4 b och 5a.4 e i beslut 1999/468/EG skall vara 21 dagar, 15 dagar respektive en månad.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 30 november 2006 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 18 december 2006.

<sup>(2)</sup> Se sidan 1 i denna Officiella tidning.

<sup>(3)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

4. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

2. Artikel 20 skall ersättas med följande:

*"Artikel 20*

Anpassning av bilagorna och rekommendationer om tillfälliga tillstånd

1. De ändringar som behövs för att anpassa bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen och till utvecklingar på detta område som följer av arbetet i andra internationella organisationer, särskilt Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR), för att säkerställa att de båda certifikat som avses i artikel 3.1 a utfärdas på grundval av tekniska krav som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå eller för att ta hänsyn till de fall som avses i artikel 5, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 19.4.

Dessa ändringar skall göras snarast för att säkerställa att de tekniska föreskrifterna för utfärdande av gemenskapscertifikatet för inlandssjöfart, vilket är giltigt för sjöfart på Rhen, ger en säkerhetsnivå som motsvarar den som krävs för utfärdande av det certifikat som avses i artikel 22 i den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

2. Utan att det påverkar punkt 1 skall kommissionen anta de godkännanden som avses i artikel 5.2 i enlighet med det förfarande som avses i artikel 19.2.

3. Kommissionen skall fatta beslut på grundval av rekommendationer från kommittén om utfärdande av tillfälliga gemenskapscertifikat för inlandssjöfart i enlighet med artikel 2.19 i bilaga II."

3. Bilaga II skall ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.06 skall ersättas med följande:

*"1.06*

Föreskrifter av tillfällig natur

Föreskrifter av tillfällig natur som syftar till att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det kan antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.4 i detta direktiv om det, för anpassning till tekniska framsteg inom inlandssjöfarten, anses vara nödvändigt att snabbt medge undantag från bestämmelserna i direktivet eller för att tillåta provningar. Föreskrifterna skall offentliggöras och skall gälla i högst tre år. De skall träda i kraft samtidigt och upphävas på samma villkor i alla medlemsstater."

2. Artikel 10.03a.5 skall ersättas med följande:

"5. System som avger mindre vattenmängder skall ha ett typgodkännande enligt IMO:s resolution A 800(19) eller annan erkänd standard. Sådana erkännanden skall, när de syftar till att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3 i detta direktiv. Typgodkännandet skall utföras av ett godkänt klassificeringsällskap eller ett ackrediterat provningsinstitut. Det ackrediterade provningsinstitutet skall uppfylla de harmoniserade standarderna för provlaboratoriernas verksamhet (EN ISO/IEC 17025:2000)."

3. Artikel 10.03b.1 skall ersättas med följande:

"1. Släckmedel

För att skydda maskin-, pann- och pumprum får följande släckmedel användas i fasta brandsläckningssystem:

a) CO<sub>2</sub> (koldioxid).

b) HFC-227ea (heptafluoropropan).

c) IG-541 (52 % kväve, 40 % argon, 8 % koldioxid).

Tillstånd att använda andra släckmedel, när sådana tillstånd syftar till att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, skall ges i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3 i detta direktiv."

*Artikel 2*

1. De medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som avses i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv med verkan från och med den 30 december 2008. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som avses i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

Utfärdat i Bryssel den 18 december 2006

*På Europaparlamentets vägnar*

Josep BORRELL FONTELLES

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

J.-E. ENESTAM

*Ordförande*

---

## DIREKTIV

## RÅDETS DIREKTIV 2008/59/EG

av den 12 juni 2008

## om anpassning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart med anledning av Republiken Bulgariens och Rumäniens anslutning

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

## Artikel 1

Direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:

med beaktande av 2005 års anslutningsakt, särskilt artikel 56,

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

med beaktande av kommissionens förslag, och

a) I kapitel 2, zon 3

av följande skäl:

i) ska följande införas mellan ledet för Belgien och ledet för Tjeckien:

(1) Om en före anslutningen antagen radsakt behöver anpassas till följd av anslutningen och de nödvändiga anpassningarna inte har gjorts genom anslutningsakten eller dess bilagor ska, enligt artikel 56 i 2005 års anslutningsakt, nödvändiga akter antas av rådet.

”Bulgarien

Donau: Från km 845,650 till km 374,100”

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart<sup>(1)</sup> antogs före Bulgariens och Rumäniens anslutning till Europeiska unionen och måste anpassas med anledning av denna anslutning.

ii) ska följande införas mellan ledet för Polen och ledet för Slovakien:

”Rumänien

Donau: Från gränsen mellan Serbien och Rumänien (km 1 075) till Svarta havet vid Sulina-armen.

(3) Direktiv 2006/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

Donau–Svartahavskanalen (64,410 km lång): Från sammanflödet med floden Donau, vid km 299,300 av Donau vid Cernavodă (respektive km 64,410 av kanalen), till Constanta södra hamn–Agigea (km '0' av kanalen).

(4) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller<sup>(2)</sup>.

Poarta Albă–Midia Năvodari-kanalen (34,600 km lång): Från sammanflödet med Donau–Svartahavskanalen vid km 29,410 vid Poarta Albă (respektive km 27,500 av kanalen) till Midia hamn (km '0' av kanalen).”

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2006/137/EG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 261).

<sup>(2)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

b) I kapitel 3, zon 4, ska följande införas mellan ledet för Polen och ledet för Slovakien:

"Rumänien

Alla andra vattenvägar som inte finns upptagna i zon 3."

ii) ska följande införas mellan uppgifterna för Lettland och Litauen:

2. Bilaga IX ska ändras på följande sätt:

"34. = Bulgarien".

a) I del I, kapitel 4, artikel 4.05

#### Artikel 2

i) ska följande införas mellan uppgifterna för Danmark och Polen:

"19. = Rumänien"

1. De medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv med verkan från och med den 30 december 2008. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

ii) ska följande införas mellan uppgifterna för Lettland och Litauen:

"34. = Bulgarien".

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

b) I del III, kapitel 1, artikel 1.06

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

i) ska följande införas mellan uppgifterna för Danmark och Polen:

"19. = Rumänien"

#### Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

ii) ska följande införas mellan uppgifterna för Lettland och Litauen:

"34. = Bulgarien".

#### Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

c) I del IV, kapitel 1, artikel 1.06

Utfärdat i Luxemburg den 12 juni 2008.

i) ska följande införas mellan uppgifterna för Danmark och Polen:

"19. = Rumänien"

På rådets vägnar

A. VIZJAK

Ordförande

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/68/EG

av den 24 september 2008

## om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Vid transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar är risken för olyckor ökad. Det bör således vidtas åtgärder för att se till att denna typ av transporter kan genomföras under så säkra former som möjligt.
- (2) Enhetliga regler för transport av farligt gods på väg och järnväg har fastställts i rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstater-

nas lagstiftning om transport av farligt gods på väg <sup>(3)</sup> respektive i rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg <sup>(4)</sup>.

- (3) För att möjliggöra ett enhetligt system som omfattar alla aspekter av landtransport av farligt gods bör direktiven 94/55/EG och 96/49/EG ersättas av ett enda direktiv som också omfattar transport på inre vattenvägar.
- (4) De flesta medlemsstaterna är avtalslutande parter till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), omfattas av reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID) samt, när det gäller de medlemsstater som berörs, är partner till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN).
- (5) I ADR, RID och ADN fastställs enhetliga regler för säkra internationella transporter av farligt gods. Reglerna bör även omfatta nationella transporter, dels för att villkoren för transport av farligt gods ska kunna harmoniseras i hela gemenskapen, dels för att säkerställa att den gemensamma transportmarknaden fungerar väl.
- (6) Detta direktiv bör inte vara tillämpligt på transport av farligt gods i de fall då det råder exceptionella omständigheter som har att göra med de berörda fordonens eller fartygens beskaffenhet eller då transporten är av begränsad art.
- (7) Bestämmelserna i detta direktiv bör inte heller vara tillämpliga på transport av farligt gods under försvarsmaktens direkta och fysiska ansvar eller övervakning. Transport av farligt gods som utförs av kommersiella entreprenörer som arbetar för försvarsmakten bör dock omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv om deras avtalsförpliktelser inte utförs under försvarsmaktens direkta och fysiska ansvar eller övervakning.

<sup>(1)</sup> EUT C 256, 27.10.2007, s. 44.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 5 september 2007 (EUT C 187 E, 24.7.2008, s. 148), rådets gemensamma ståndpunkt av den 7 april 2008 (EUT C 117 E, 14.5.2008, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 19 juni 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(3)</sup> EGT L 319, 12.12.1994, s. 7.

<sup>(4)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 25.



- (8) En medlemsstat som saknar järnvägsnät, och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden, skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra de bestämmelser i detta direktiv som gäller järnvägstransport. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv i fråga om järnvägstransport.
- (9) Varje medlemsstat bör ha rätt att bevilja undantag från detta direktiv för transport av farligt gods på inre vattenvägar i de fall då de inre vattenvägarna i medlemsstaten inte ansluter till vattenvägar i andra medlemsstater eller om inget farligt gods transporteras på dem.
- (10) Utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapslagstiftningen och bestämmelserna i bilaga I avsnitt I.1 (1.9), bilaga II avsnitt II.1 (1.9) och bilaga III avsnitt III.1 (1.9) bör medlemsstaterna ha möjlighet att av transportsäkerhetsskäl behålla eller anta bestämmelser på områden som inte omfattas av detta direktiv. Dessa bestämmelser bör vara klara och specifika.
- (11) Varje medlemsstat bör även i fortsättningen ha rätt att reglera eller förbjuda transport av farligt gods på sitt territorium av andra skäl än transportsäkerhetsskäl, till exempel nationella säkerhetsskäl eller miljöskydd.
- (12) Det bör vara tillåtet att använda transportmedel som är registrerade i tredjeland för internationell transport av farligt gods inom medlemsstaternas territorier, på villkor att relevanta bestämmelser i ADR, RID och ADN och detta direktiv iakttas.
- (13) Varje medlemsstat bör även i fortsättningen ha rätt att tillämpa striktare regler beträffande nationell transport som utförs med transportmedel som är registrerade i medlemsstaten eller som tas i bruk inom dess territorium.
- (14) Harmoniseringen av villkoren för nationell transport av farligt gods bör inte förhindra att hänsyn tas till särskilda nationella förhållanden. Medlemsstaterna bör därför genom detta direktiv ges rätten att bevilja vissa undantag på vissa angivna villkor. Sådana undantag bör förtecknas i detta direktiv som "nationella undantag".
- (15) Medlemsstaterna bör i ovanliga och exceptionella situationer ha rätt att bevilja individuella tillstånd för sådana transporter av farligt gods inom sitt territorium som i annat fall skulle vara förbjudna enligt detta direktiv.
- (16) Med tanke på de investeringar som krävs inom denna sektor bör medlemsstaterna temporärt få behålla vissa särskilda nationella bestämmelser vad gäller konstruktionskrav för transportmedel och transportutrustning och vad gäller transport genom tunneln under Engelska kanalen. Medlemsstaterna bör också tillåtas att behålla och anta bestämmelser om transport av farligt gods på järnväg mellan medlemsstaterna och stater som är avtalslutande parter i organisationen för järnvägssamarbete (OSJD) till dess att reglerna i bilaga II till avtalet om internationell godstrafik på järnväg (SMGS) har harmoniserats med bestämmelserna i bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv och därigenom med RID. Inom tio år efter ikraftträdandet av detta direktiv bör kommissionen utvärdera följderna av dessa bestämmelser och vid behov lägga fram lämpliga förslag. Sådana bestämmelser bör förtecknas i detta direktiv som "kompletterande övergångsbestämmelser".
- (17) Bilagorna till detta direktiv måste snabbt kunna anpassas efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, även utvecklingen av ny teknik för spårning, och för att ta hänsyn till nya bestämmelser som införs i ADR, RID och ADN. Ändringarna av ADR, RID och ADN och de motsvarande anpassningarna av bilagorna bör träda i kraft samtidigt. Kommissionen bör när så är lämpligt ge ekonomiskt stöd till medlemsstaterna för översättningen av ADR, RID och ADN och ändringarna av dessa till deras officiella språk.
- (18) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (19) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anpassa bilagorna till detta direktiv efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (20) Kommissionen bör även ha möjlighet att se över förteckningarna över nationella undantag och att besluta om och hur det bör genomföras nödfallsåtgärder vid en olycka eller ett tillbud.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (21) Av effektivitetsskäl bör de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll förkortas för antagande av ändringar av bilagorna till följd av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- (22) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkra en enhetlig tillämpning av harmoniserade säkerhetsregler i hela gemenskapen och en hög säkerhetsnivå inom nationell och internationell transport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av direktivets omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i EG-fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (23) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte det åtagande som gemenskapen och dess medlemsstater gjort om att verka för en harmonisering av systemen för klassificering av farliga ämnen, i enlighet med de mål som fastslogs vid Förenta nationernas konferens om miljö och utveckling (UNCED) i Rio de Janeiro i juni 1992.
- (24) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte tillämpningen av gemenskapslagstiftningens bestämmelser om säkerhetsvillkoren för transport av biologiska agens och genetiskt modifierade organismer enligt rådets direktiv 90/219/EEG av den 23 april 1990 om innesluten användning av genetiskt modifierade mikroorganismer<sup>(1)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/18/EG av den 12 mars 2001 om avsiktlig utsättning av genetiskt modifierade organismer i miljön<sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/54/EG av den 18 september 2000 om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för biologiska agens i arbetet<sup>(3)</sup>.
- (25) Bestämmelserna i detta direktiv påverkar inte tillämpningen av andra gemenskapsbestämmelser på områdena arbetsmiljö och miljöskydd. Detta gäller särskilt ramdirektivet om säkerhet och hälsa i arbetet, rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet<sup>(4)</sup> och dess dotterdirektiv.
- (26) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart<sup>(5)</sup> anges att varje fartyg som medför ett certifikat som utfärdats i enlighet med förordningen för transport av farliga ämnen på Rhen (ADNR) får frakta farligt gods överallt inom gemenskapens territorium på de villkor som anges i certifikatet. Till följd av att detta direktiv antas bör direktiv 2006/87/EG ändras på ett sådant sätt att den bestämmelsen utgår.
- (27) En övergångsperiod på upp till två år bör medges för tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv om transport av farligt gods på inre vattenvägar för att få tillräcklig tid för att anpassa de nationella bestämmelserna, införa regelverk och utbilda personal. En allmän övergångsperiod på fem år bör beviljas för alla fartygs- och personalcertifikat som utfärdats före eller under övergångsperioden när det gäller tillämpningen av detta direktivs bestämmelser om transport av farligt gods på inre vattenvägar, om det inte anges en kortare giltighetstid i certifikatet.
- (28) Direktiven 94/55/EG och 96/49/EG bör därför upphöra att gälla. Av tydlighets- och samstämmighets skäl bör även följande rättsakter upphöra att gälla: rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar<sup>(6)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar<sup>(7)</sup>, kommissionens beslut 2005/263/EG av den 4 mars 2005 om att tillåta medlemsstaterna att i enlighet med direktiv 94/55/EG anta vissa undantag avseende transport av farligt gods på väg<sup>(8)</sup>, samt kommissionens beslut 2005/180/EG av den 4 mars 2005 om att ge medlemsstaterna tillstånd att medge vissa undantag i enlighet med rådets direktiv 96/49/EG om transport av farligt gods på järnväg<sup>(9)</sup>.
- (29) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning<sup>(10)</sup> uppmantras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

<sup>(1)</sup> EGT L 117, 8.5.1990, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 106, 17.4.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 262, 17.10.2000, s. 21.

<sup>(4)</sup> EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(6)</sup> EGT L 145, 19.6.1996, s. 10.

<sup>(7)</sup> EGT L 118, 19.5.2000, s. 41.

<sup>(8)</sup> EUT L 85, 2.4.2005, s. 58.

<sup>(9)</sup> EUT L 61, 8.3.2005, s. 41.

<sup>(10)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, samt på lastning och lossning, överföring till eller från ett annat transportsätt och på de avbrott i transporten som omständigheterna kräver.

Det ska inte tillämpas på följande former av transport av farligt gods:

- a) Transport med fordon, vagnar eller fartyg som tillhör försvarsmakten eller som denna ansvarar för.
- b) Transport med havsgående fartyg på en yttre vattenväg som är en del av en inre vattenväg.
- c) Transport med färjor som endast korsar en inre vattenväg eller en hamn vid en inre vattenväg.
- d) Transport som helt och hållet genomförs inom ett avgränsat område.

2. Bilaga II avsnitt II.1 ska inte tillämpas på medlemsstater som saknar ett järnvägsnät så länge som inget sådant nät upprättats på deras territorium.

3. En medlemsstat får inom ett år efter det att detta direktiv träder i kraft besluta att inte tillämpa bilaga III avsnitt III.1 av ett av följande skäl:

- a) Medlemsstaten har inga inre vattenvägar.
- b) Medlemsstatens inre vattenvägar är inte kopplade genom inre vattenvägar till vattenvägar i andra medlemsstater.
- c) Det förekommer ingen transport av farligt gods på medlemsstatens inre vattenvägar.

Om en medlemsstat beslutar att inte tillämpa bestämmelserna i bilaga III avsnitt III.1 ska den meddela detta till kommissionen, som ska underrätta övriga medlemsstater.

4. Medlemsstaterna får fastställa särskilda säkerhetskrav för följande former av nationell och internationell transport av farligt gods inom sina territorier:

- a) Transport av farligt gods med fordon, vagnar eller fartyg i inlandssjöfart som inte omfattas av detta direktiv.
- b) Användning av föreskrivna rutter, inbegripet användning av föreskrivna transportsätt när så är lämpligt.
- c) Särskilda bestämmelser för transport av farligt gods på passagerartåg.

Kommissionen ska underrättas om sådana bestämmelser och skälen till dem.

Kommissionen ska informera andra medlemsstater om detta.

5. Medlemsstaterna får reglera eller förbjuda transport av farligt gods på sitt territorium, men endast av andra skäl än säkerheten under transport.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. **ADR:** Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, som ingicks i Genève den 30 september 1957, i dess ändrade lydelse.
2. **RID:** Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, som utgör bilaga C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999, i dess ändrade lydelse.
3. **ADN:** Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar, som ingicks i Genève den 26 maj 2000, i dess ändrade lydelse.
4. **fordon:** motorfordon som är avsedda att användas på väg, med minst fyra hjul och konstruerade för en maximihastighet över 25 km/tim samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, motorredskap samt jordbruks- och skogsbrukstraktorer under förutsättning att de inte färdas med en hastighet som överstiger 40 km/tim när de transporterar farligt gods.
5. **vagn:** järnvägsfordon utan egen drivning, som rullar på egna hjul på järnvägsskenor och är avsett för transport av gods.

6. *fartyg*: alla fartyg som trafikerar inre vattenvägar eller sjögående fartyg.

#### Artikel 3

##### Allmänna bestämmelser

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6 får farligt gods inte transporteras om det omfattas av förbud enligt bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 eller bilaga III avsnitt III.1.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna om marknadstillträde och om de allmänna reglerna för godstransport ska det vara tillåtet att transportera farligt gods under förutsättning att de villkor som fastställs i bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 och bilaga III avsnitt III.1 iakttas.

#### Artikel 4

##### Tredjeländer

Det ska vara tillåtet att transportera farligt gods mellan medlemsstaterna och tredjeländer på villkor att kraven i ADR, RID och ADN iakttas, såvida inget annat anges i bilagorna.

#### Artikel 5

##### Begränsningar av transportsäkerhetsskäl

1. Medlemsstaterna får, av transportsäkerhetsskäl, tillämpa striktare regler, utom vad gäller konstruktionskraven, beträffande nationell transport av farligt gods som utförs med fordon, vagnar och fartyg i inlandssjöfart som är registrerade i medlemsstaten eller som tas i bruk inom dess territorium.

2. Om en medlemsstat till följd av en olycka eller ett tillbud inom dess territorium anser att de tillämpliga säkerhetsbestämmelserna är otillräckliga för att begränsa farorna i samband med transporten och att åtgärder måste vidtas omedelbart, ska medlemsstaten redan på planeringsstadiet underrätta kommissionen om de åtgärder den avser att vidta.

Kommissionen ska i enlighet med det förfarande som avses i artikel 9.2 besluta om huruvida den godkänner åtgärderna eller inte, samt om hur länge godkännandet ska gälla.

#### Artikel 6

##### Undantag

1. Medlemsstaterna får tillåta att andra språk än dem som anges i bilagorna används för transporter som utförs inom deras territorier.

2. a) Under förutsättning att säkerheten inte äventyras får medlemsstaterna begära undantag från bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 och bilaga III avsnitt III.1 för transport på sina territorier av små mängder av visst farligt gods, med undantag för ämnen som har en medelhög eller hög radioaktivitet, förutsatt att villkoren för sådan transport inte är striktare än villkoren i nämnda bilagor.

b) Under förutsättning att säkerheten inte äventyras får medlemsstaterna begära undantag från bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 och bilaga III avsnitt III.1 för följande former av transport av farligt gods på sina territorier:

i) Lokala transporter över korta sträckor.

ii) Lokala transporter med järnväg på särskilt bestämda rutter som ingår i en viss industriprocess och som övervakas noga i enlighet med tydligt angivna villkor.

Kommissionen ska i varje enskilt fall kontrollera om förutsättningarna som anges i led a och b har uppfyllts och ska fatta beslut i enlighet med det förfarande som avses i artikel 9.2 om huruvida undantaget kan beviljas och föras upp i förteckningen över nationella undantag i bilaga I avsnitt I.3, bilaga II avsnitt II.3 och bilaga III avsnitt III.3 eller inte.

3. Undantagen enligt punkt 2 ska vara giltiga i högst sex år från det datum då de godkänns, vilket ska fastställas i beslutet om godkännande. För gällande undantag i bilaga I avsnitt I.3, bilaga II avsnitt II.3 och bilaga III avsnitt III.3 ska datumet för godkännande anses vara den 30 juni 2009. Om inget annat anges ska undantag vara giltiga i sex år.

Undantagen ska tillämpas utan åtskillnad.

4. Om en medlemsstat begär förlängning av godkännandet av ett undantag ska kommissionen se över undantaget i fråga.

Om det inte har gjorts några ändringar av bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 eller bilaga III avsnitt III.1 som påverkar grunden för undantaget ska kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 9.2, förlänga godkännandet med högst sex år från och med datum för godkännande, vilket ska fastställas i beslutet om godkännande.

Om det har gjorts ändringar av bilaga I avsnitt I.1, bilaga II avsnitt II.1 eller bilaga III avsnitt III.1 som påverkar grunden för undantaget får kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 9.2, vidta följande åtgärder:

- a) Förklara att undantaget är föråldrat och stryka det ur relevant bilaga.
- b) Begränsa godkännandets räckvidd och ändra relevant bilaga i enlighet därmed.
- c) Förlänga godkännandet med högst sex år från och med datum för godkännandet, vilket ska fastställas i beslutet om godkännande.

5. Var och en av medlemsstaterna får, undantagsvis och förutsatt att säkerheten inte äventyras, utfärda individuella tillstånd för sådana transporter av farligt gods inom sitt territorium som är förbjudna enligt detta direktiv eller utföra sådana transporter på andra villkor än dem som fastställs i detta direktiv, under förutsättning att det är fråga om transporter som är tydligt definierade och tidsbegränsade.

#### Artikel 7

##### Övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får inom sina territorier fortsätta att tillämpa de bestämmelser som förtecknas i bilaga I avsnitt I.2, bilaga II avsnitt II.2 och bilaga III avsnitt III.2.

De medlemsstater som fortsätter att tillämpa de bestämmelserna ska underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 1.3 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilaga III avsnitt III.1 fram till senast den 30 juni 2011. I detta fall ska den berörda medlemsstaten när det gäller inre vattenvägar fortsätta att tillämpa de bestämmelser i direktiven 96/35/EG och 2000/18/EG som är tillämpliga den 30 juni 2009.

#### Artikel 8

##### Anpassningar

1. De ändringar som måste göras för att anpassa bilagorna efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, även när det

gäller telematik, på de områden som omfattas av detta direktiv, och särskilt för att ta hänsyn till ändringar av ADR, RID och ADN, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 9.3.

2. Kommissionen ska när så är lämpligt ge ekonomiskt stöd till medlemsstaterna för översättningen av ADR, RID och ADN och ändringarna av dessa till deras officiella språk.

#### Artikel 9

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté för transport av farligt gods.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och 5a.5 b samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

De tidsfrister som avses i artikel 5a.3 c, 5a.4 b och 5a.4 e i beslut 1999/468/EG ska vara en månad, en månad respektive två månader.

#### Artikel 10

##### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 juni 2009. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 11***Ändringar**

Artikel 6 i direktiv 2006/87/EG ska utgå.

*Artikel 12***Upphävande**

1. Direktiven 94/55/EG, 96/49/EG, 96/35/EG och 2000/18/EG ska upphöra att gälla den 30 juni 2009.

De certifikat som har utfärdats på grundval av bestämmelser i de upphävda direktiven ska vara giltiga fram till sista giltighetsdagen.

2. Besluten 2005/263/EG och 2005/180/EG ska upphöra att gälla.

*Artikel 13***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 14***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 24 september 2008.

*På Europaparlamentets vägnar*

H.-G. PÖTTERING

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

J.-P. JOUYET

*Ordförande*

## BILAGA I

## TRANSPORT PÅ VÄG

## I.1 ADR

I bilagorna A och B till ADR som gäller från och med den 1 januari 2009, ska "kontraktslutande part" ersättas med "medlemsstat" i lämpliga fall.

## I.2 Kompletterande övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får ha kvar de undantag som de antagit på grundval av artikel 4 i direktiv 94/55/EG till den 31 december 2010 eller till dess att bilaga I avsnitt I.1 ändras i enlighet med Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods på det sätt som avses i den artikeln om detta inträffar tidigare.
2. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av tankar och fordon som är tillverkade före den 1 januari 1997 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men som tillverkats enligt de krav i den nationella lagstiftningen som gällde den 31 december 1996, under förutsättning att dessa fordon fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.  
  
Tankar och fordon som är tillverkade den 1 januari 1997 eller därefter och som inte uppfyller villkoren i detta direktiv, men som har tillverkats i enlighet med villkoren i direktiv 94/55/EG som var i kraft när de tillverkades, får fortsatt användas för nationell transport.
3. De medlemsstater, i vilka utomhustemperaturen regelbundet är lägre än  $-20^{\circ}\text{C}$  får, tills bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för vissa bestämda klimatzoner har införts i bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv, införa strängare temperaturbestämmelser för material i plastförpackningar, tankar och utrustning som är avsedda för nationell transport på väg av farligt gods.
4. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar nationella bestämmelser som skiljer sig från bestämmelserna i detta direktiv avseende referenstemperaturer för transport av kondenserade gaser och blandningar av kondenserade gaser till dess att bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för olika klimatzoner har infogats i EU-standarder och hänvisningar till dessa standarder har lagts till i bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv.
5. Medlemsstaterna får för transporter som utförs av fordon som är registrerade inom deras territorier ha kvar de nationella bestämmelser som den 31 december 1996 var i kraft angående märkning eller skyltning med en nödåtgärdskod i stället för det riskidentifieringsnummer som anges i bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv.
6. Medlemsstaterna får ha kvar de nationella restriktioner avseende transport av ämnen som innehåller dioxiner och furaner som gällde den 31 december 1996.

## I.3 Nationella undantag

Undantag för medlemsstaterna för transport av farligt gods på deras territorier i enlighet med artikel 6.2 i detta direktiv.

Numrering av undantag: RO-a/bi/bii-MS-nn

RO = väg

a/bi/bii = artikel 6.2 a/bi/bii

MS = medlemsstat

nn = löpnummer

**På grundval av artikel 6.2 a i detta direktiv**

BE Belgien

RO-a-BE-1

Typ: Klass 1 – Små mängder.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Genom 1.1.3.6 begränsas mängden av de explosiva ämnen för gruvdrift som kan transporteras i ett normalt fordon till 20 kg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för innehavare av magasin som är avlägset belägna från leverantörer att transportera högst 25 kg dynamit eller kraftiga explosiva ämnen och 300 sprängkapslar i normala motorfordon, och endast enligt bestämmelser som ska fastställas av byrån för explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Article 111 de l'arrêté royal 23 septembre 1958 sur les produits explosifs.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-BE-2

Typ: Transport av ej rengjorda, tömda containrar som har innehållit produkter av olika klasser.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Angivelse på godsdeklarationen av "ej rengjorda, tömda förpackningar som har innehållit produkter av olika klasser".

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Derogation 6-97.

Kommentarer: Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 21 (inom ramen för artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-BE-3

Typ: Antagande av RO-a-UK-4.

Inledande hänvisning till den nationella lagstiftningen:

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

DE Tyskland

RO-a-DE-1

Typ: Samemballering och samlastning av bildelar med klassificeringen 1.4G tillsammans med visst farligt gods (n4).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.1.10 och 7.5.2.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om samemballering och samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: UN 0431 och UN 0503 får lastas tillsammans med visst farligt gods (produkter som avser biltillverkning) i vissa mängder, som anges i undantaget. Värdet 1 000 (jämför med 1.1.3.6.4) får inte överskridas.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmereordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 28.

Kommentarer: Undantaget krävs för snabb leverans av säkerhetsdetaljer till bilar i takt med den lokala efterfrågan. På grund av det stora utbudet av dessa produkter är det ovanligt att de lagerhålls i de lokala bilverkstäderna.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-DE-2

Typ: Undantag från kravet att medföra en godsdeklaration och ett avsändarintyg avseende vissa mängder av farligt gods enligt definitionen i 1.1.3.6 (n1).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.1 och 5.4.1.1.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklarationens innehåll.

Den nationella lagstiftningens innehåll: För alla klasser utom klass 7 krävs ingen godsdeklaration, förutsatt att mängden transporterat gods inte överskrider de mängder som anges i 1.1.3.6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmereordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.

Kommentarer: De uppgifter som ges i märkningen och på etiketterna på förpackningar betraktas som tillräckliga för nationella transporter, eftersom en godsdeklaration inte alltid är lämplig när det rör sig om lokal distribution.



Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 22 (inom ramen för artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-DE-3

Typ: Transport av mätstandarder och bränslepumpar (tömnda, ej rengjorda).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bestämmelser avseende UN-nummer 1202, 1203 och 1223.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förpackning, märkning, dokument, transport- och hanteringsinstruktioner samt instruktioner för fordonsbesättningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Angivande av tillämpliga bestämmelser och kompletterande bestämmelser för att tillämpa undantag upp till 1 000 liter: jämförbara med tömda, ej rengjorda förpackningar och över 1 000 liter: överensstämmelse med vissa förordningar för tankar, transport av endast tömda och ej rengjorda behållare.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24.

Kommentarer: Förteckningarna nr 7, 38 och 38a.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-DE-5

Typ: Tillstånd för samemballering.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.1.10.4 MP2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot samemballering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1.4S, 2, 3 och 6.1, tillstånd för samemballering av föremål i klass 1.4S (patroner till små vapen), aerosolbehållare (klass 2) och rengörings- och behandlingsmaterial i klass 3 och 6.1 (UN-nummer) som ska säljas som set i samemballering i förpackningsgrupp II och i mindre mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.

Kommentarer: Förteckning nr 30\*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

DK Danmark

RO-a-DK-1

Typ: Vägtransport av förpackningar innehållande avfall eller rester av farliga ämnen som samlats in från hushåll och laboratorier i syfte att bortscaffas.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 och 8.2.

Innehåll i bilagan till direktivet:

Principer för klassificering. Bestämmelser om samemballering. Bestämmelser om märkning och etikettering. Godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Innerförpackningar innehållande avfall eller rester av kemikalier som samlats in från hushåll eller laboratorier får packas tillsammans i vissa UN-godkända ytterförpackningar. Innehållet i varje enskild innerförpackning får inte överstiga 5 kg eller 5 liter. Undantag från bestämmelserna om klassificering, märkning och etikettering samt dokumentation och utbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods paragraf 4, stk. 3.

Kommentarer: När avfall eller rester av kemikalier samlas in från hushåll och laboratorier i syfte att bortscaffas är det inte möjligt att göra en korrekt klassificering och tillämpa samtliga ADR-bestämmelser. Avfallet är i regel förpackat i förpackningar som sålts i detaljhandeln.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*RO-a-DK-2*

Typ: Vägtransport av förpackningar innehållande explosiva ämnen och förpackningar av sprängkapslar på samma fordon.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om samemballering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Reglerna i ADR måste följas när farligt gods transporteras på väg.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods paragraf 4, stk. 1.

Kommentarer: Det finns ett praktiskt behov av att kunna förpacka explosiva ämnen tillsammans med sprängkapslar på samma fordon när dessa varor transporteras från lagringsplatsen till arbetsplatsen och tillbaka.

När den danska lagstiftningen om transport av farligt gods har ändrats kommer de danska myndigheterna att tillåta sådan transport på följande villkor:

1. Transporten får högst innehålla 25 kg explosiva ämnen i grupp D.
2. Högst 200 sprängkapslar i grupp B får transporteras.
3. Sprängkapslar och explosiva ämnen måste förpackas separat i UN-godkända förpackningar i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2000/61/EG om ändring av direktiv 94/55/EG.
4. Avståndet mellan förpackningar som innehåller sprängkapslar och förpackningar som innehåller explosiva ämnen måste minst vara 1 meter. Detta avstånd måste även bibehållas vid plötslig inbromsning. Förpackningar som innehåller explosiva ämnen och förpackningar som innehåller sprängkapslar måste placeras så att de snabbt kan avlägsnas från fordonet.
5. Alla övriga bestämmelser om vägtransport av farligt gods måste iakttas.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*FI Finland**RO-a-FI-1*

Typ: Transport av farligt gods i vissa mängder i bussar och små mängder radioaktivt material för sjukvårds- och forskningsändamål.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.1, 5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om förpackning, dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Det är tillåtet att transportera farligt gods i vissa mängder i enlighet med 1.1.3.6 med högsta nettomassa på 200 kg i bussar utan krav på godsdeklaration och utan att samtliga förpackningskrav är uppfyllda. Vid transport av högst 50 kg lågaktivt radioaktivt material för sjukvårds- och forskningsändamål behöver fordonet inte märkas och utrustas i enlighet med ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003; 312/2005).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*RO-a-FI-2*

Typ: Beskrivning av tömda tankar i godsdeklarationen.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Särskilda bestämmelser för tömda, ej rengjorda förpackningar, fordon, containrar, tankar, batterifordon och gasbehållare bestående av flera element (MEGC).

Den nationella lagstiftningens innehåll: När det rör sig om tömda, ej rengjorda tankfordon som transporterat två eller flera ämnen med UN-numren 1202, 1203 och 1223, kan beskrivningen i godsdeklarationerna kompletteras med orden "senaste last" tillsammans med namnet på den produkt som har den lägsta flampunkten. "Tömt tankfordon, 3, senaste last: UN 1203, bensin, II".

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-FI-3

Typ: Etikettering och märkning av transportenheten för explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.3.2.1.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Allmänna bestämmelser för orangefärgad skyltning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transportenheter som transporterar (normalt sett i skåpbilar) små mängder explosiva ämnen (högst 1 000 kg [netto]) till stenbrott och arbetsplatser kan märkas fram och bak med storetikett nr 1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

FR Frankrike

RO-a-FR-1

Typ: Transport av bärbar och rörlig gammaradiograferingsutrustning (18).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet:

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport i särskilda fordon av gammaradiograferingsutrustning av användare undantas, men omfattas av särskilda villkor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 28.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-FR-2

Typ: Transport av avfall från sjukvårdverksamhet som inbegriper smittorisker och som betraktas som anatomiska delar enligt UN 3291 med en massa på högst 15 kg.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantag från ADR-bestämmelserna för transport av avfall från sjukvårdverksamhet som inbegriper smittorisker och som betraktas som anatomiska delar enligt UN 3291 med en massa på högst 15 kg.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 12.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-FR-3

Typ: Transport av farligt gods i kollektivtrafikfordon (18).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Transport av passagerare och farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av farligt gods som får medföras som handbagage i kollektivtrafikfordon. Endast de bestämmelser om förpackning, märkning och etikettering av paket som fastställs i 4.1, 5.2 och 3.4 gäller.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 21.

Kommentarer: I handbagage får endast medföras farligt gods för personligt eller eget yrkesmässigt bruk. Bärbara gasbehållare i den mängd som krävs för en resa tillåts för patienter med andningsproblem.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-FR-4

Typ: Transport av små mängder av farligt gods för egen räkning (18).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på innehav av en godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av så små mängder av farligt gods för egen räkning att de inte överskrider de gränsvärden som fastställs i 1.1.3.6 omfattas inte av det krav på innehav av en godsdeklaration som fastställs i 5.4.1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route – Article 23-2.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

IE Irland

RO-a-IE-1

Typ: Undantag från kravet på godsdeklaration i punkt 5.4.0 i ADR för transport av bekämpningsmedel i ADR-klass 3, som tagits upp under 2.2.3.3 som FT2-bekämpningsmedel (flampunkt < 23 °C) och ADR-klass 6.1, som tagits upp under 2.2.61.3 som T6-bekämpningsmedel, vätskor (flampunkt minst 23 °C), om den mängd farligt gods som transporteras inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6 i ADR.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på innehav av en godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Godsdeklaration krävs inte för transport av bekämpningsmedel i ADR-klasserna 3 och 6.1 om den mängd farligt gods som transporteras inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6 i ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(9) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Kommentarer: Onödiga, betungande krav för lokala transporter och leveranser av sådana bekämpningsmedel.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-IE-2

Typ: Undantag från kraven i några av ADR-bestämmelserna om förpackning, märkning och etikettering vid transport av små mängder (under gränserna i 1.1.3.6) utgångna pyrotekniska artiklar med klassificeringskoderna 1.3G, 1.4G och 1.4S i ADR-klass 1, som är försedda med ämnesidentifieringsnummer UN 0092, UN 0093, UN 0403 respektive UN 0404, till närmaste militäranläggning för bortskaffande.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 och 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bortskaffande av utgångna pyrotekniska artiklar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: ADR-bestämmelserna om förpackning, märkning och etikettering vid transport av utgångna pyrotekniska artiklar med respektive UN-nummer UN 0092, UN 0093, UN 0403, UN 0404 till närmaste militäranläggning är inte tillämpliga om de allmänna förpackningsbestämmelserna i ADR är uppfyllda och godsdeklarationen innehåller kompletterande information. Detta gäller endast lokala transporter, till närmaste militäranläggning, av små mängder av dessa utgångna pyrotekniska artiklar för säkert bortskaffande.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(10) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004.

Kommentarer: Transporter av små mängder av utgångna nödraketer till militäranläggningar för säkert bortskaffande, som utförs av fritidsbåtägare och företag för båtillbehör, har skapat problem, framför allt i fråga om förpackningskraven. Undantaget gäller små mängder (mindre än de som anges i 1.1.3.6) vid lokala transporter.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*RO-a-IE-3*

Typ: Undantag från kraven i 6.7 och 6.8 för vägtransport av praktiskt taget tömda, ej rengjorda lagertankar (för stationär lagring) som ska rengöras, repareras, testas eller skrotas.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.7 och 6.8.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av bulkcontainrar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantag från kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i ADR för vägtransport av praktiskt taget tomma ej rengjorda lagertankar (för stationär lagring) som ska rengöras, repareras, testas eller skrotas, på villkor att a) rören som var kopplade till tanken är borttagna så mycket det är praktiskt möjligt, b) en lämplig tryckavlastningsventil, som ska vara inkopplad under transporten, är monterad på tanken och c) samtliga öppningar i tanken (se b), samt de rör som varit kopplade till öppningarna, har förseglats så långt är möjligt för att förhindra att farliga ämnen läcker ut.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Tankarna används för lagring av ämnen på fasta platser och inte för godstransport. Vid transport till andra platser för rengöring eller reparation innehåller de mycket små mängder farligt gods. Tidigare artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*RO-a-IE-4*

Typ: Undantag från kraven i 5.3, 5.4, 7 och bilaga B i ADR i fråga om transport av gaskärl för utskänkingsställen (för drycker) när de transporteras på samma fordon som dryckerna (som de ska användas för).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.3 och 5.4, 7 och bilaga B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Märkning av fordonet, den dokumentation som ska medföras samt bestämmelserna för transportutrustning och transporter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantag från kraven i 5.3 och 5.4, 7 och bilaga B i ADR i fråga om gaskärl som används vid utskänkning av drycker när de transporteras på samma fordon som dryckerna (som de ska användas för).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Huvudverksamheten utgörs av distribution av förpackade dryckesvaror, som inte ingår i ADR, samt små mängder av små kärl som innehåller samma typ av gaser.

Tidigare artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*RO-a-IE-5*

Typ: Undantag för nationella transporter i Irland från konstruktions- och testkraven för behållare, samt bestämmelserna om användning av dem, i 6.2 och 4.1 i ADR för kärl och tryckfat för gaser i klass 2, som ingått i en multimodal transport, inklusive till havs, och där följande krav är uppfyllda: i) kärlden och tryckfaten har tillverkats, provats och använts i enlighet med IMDG-koden, ii) kärlden och tryckfaten återfylls inte i Irland utan returneras praktiskt taget tömda till ursprungslandet för den multimodala transporten, och iii) kärlden och tryckfaten distribueras lokalt i små mängder.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.4.2, 4.1 och 6.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om multimodala transporter, även till havs, användning av kärl och tryckfat för gaser i ADR-klass 2, samt konstruktion och provning av dessa kärl och tryckfat för gaser i ADR-klass 2.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelserna i 4.1 och 6.2 gäller inte kärl och tryckfat för gaser i klass 2 under följande förutsättningar: i) kärln och tryckfaten har tillverkats och provats i enlighet med IMDG-koden, ii) kärln och tryckfaten används i enlighet med IMDG-koden, iii) kärln och tryckfaten transporterades till avsändaren med multimodal transport, inklusive till havs, iv) transporten av kärln och tryckfaten till slutanvändaren består av en enskild transport, som genomförs på en dag, från mottagaren av den multimodala transporten (som det hänvisas till i led iii ovan), v) kärln och tryckfaten återfylls inte inom landet och returneras praktiskt taget tömda till ursprungslandet för den multimodala transporten (som det hänvisas till i led iii ovan) och vi) kärln och tryckfaten distribueras lokalt inom landet i små mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Gaserna i dessa kärl och tryckfat har sådana egenskaper, vilka specificerats av slutanvändarna, att det är nödvändigt att importera dem från områden som inte omfattas av ADR. Efter användning ska dessa praktiskt taget tömda kärl och tryckfat returneras till ursprungslandet för återfyllning med särskilt specificerade gaser. De får inte återfyllas i Irland eller inom ADR-området. Även om de inte uppfyller ADR-kraven uppfyller de IMDG-koden och är godkända för den. Den multimodala transporten, som påbörjas utanför ADR-området, förväntas avslutas vid importörens lokaler, varifrån distribution av kärln och tryckfaten ska ske i små mängder till slutanvändaren på Irland. Sådan transport inom Irland förväntas omfattas av artikeln 6.9 i direktiv 94/55/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*LT Litauen*

RO-a-LT-1

Typ: Antagande av RO-a-UK-6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringens resolution nr 337 av den 23 mars 2000 om transport av farligt gods på väg i Republiken Litauen).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*UK Förenade kungariket*

RO-a-UK-1

Typ: Transport av vissa produkter innehållande relativt ofarliga radioaktiva ämnen, som klockor, armbandsur, rökdetektorer och kompassrosor (E1).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Största delen av bestämmelserna i ADR.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelserna om transport av ämnen av klass 7.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vissa varor som innehåller begränsade mängder radioaktiva ämnen undantas helt från de nationella bestämmelserna. (En självlysande anordning som är avsedd att bäras på kroppen; högst 500 rökdetektorer för privat bruk med en aktivitet på högst 40 kBq per fordon eller järnvägsvagn; högst fem lysanordningar med gasformigt tritium med en aktivitet per anordning på högst 10 GBq per fordon eller järnvägsvagn).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d). The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Kommentarer: Detta undantag är en kortsiktig åtgärd, som inte längre kommer att vara nödvändig när liknande ändringar av Internationella atomenergiorganets (IAEA) föreskrifter har införlivats med ADR.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-2

Typ: Undantag från kravet att medföra en godsdeklaration för vissa mängder av farligt gods (annat än klass 7) enligt definitionen i 1.1.3.6 (E2).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.2 och 1.1.3.6.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag från vissa krav för vissa mängder per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Det krävs ingen godsdeklaration för begränsade mängder förutsatt att dessa inte utgör en del av en större last.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Kommentarer: Detta undantag avser nationella transporter, eftersom en godsdeklaration inte alltid är lämplig när det rör sig om lokal distribution.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-3

Typ: Undantag från kravet på brandsläckningsutrustning för fordon som transporterar lågradioaktivt material (E4).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.1.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att fordon medför brandsläckningsutrustning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelser om avskaffande av kravet på att medföra brandsläckningsutrustning vid transport av enbart sådana förpackningar som omfattas av undantag (UN 2908, UN 2909, UN 2910 och UN 2911).

Begränsade krav för transport av endast ett litet antal förpackningar.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5(4)(d).

Kommentarer: Det är i praktiken ofta ovidkommande huruvida brandsläckningsutrustning medförs eller inte vid transport av UN 2908, UN 2909, UN 2910 och UN 2911, som ofta kan transporteras i små fordon.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-4

Typ: Distribution av gods i innerförpackningar till återförsäljare och användare (med undantag av sådant gods som tillhör klasserna 1, 4.2, 6.2 och 7) från lokala distributionsmagasin till återförsäljare eller användare och från återförsäljare till slutanvändare (N1).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förpackningarna måste inte bära ett RID/ADR- eller UN-märke eller vara märkta på något annat sätt om de innehåller gods som ingår i förteckning 3.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Kommentarer: Det är olämpligt att tillämpa bestämmelserna i ADR när det gäller de sista transportsträckorna från ett distributionsmagasin till en återförsäljare eller användare, eller från en återförsäljare till en slutanvändare. Detta undantag syftar till att tillåta transport av innerkärl för gods utan ytterförpackningar på den sista delsträckan av den lokala distributionsresan, om det är ämnat för detaljhandeln.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-5

Typ: Bestämmelser om att tillåta olika högsta totalmängder per transportenhet för gods av klass 1 i transportkategorierna 1 och 2 i tabell 1.1.3.6.3 (N10).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.3 och 1.1.3.6.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag avseende transporterade mängder per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Regler om undantag för begränsade kvantiteter och samlastade explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4.

Kommentarer: Bestämmelser om att tillåta olika högsta totalmängder per transportenhet för gods av klass 1, närmare bestämt 50 för kategori 1 och 500 för kategori 2. Vid beräkning av samlastning används multiplikationsfaktorn 20 för transportkategori 1 och multiplikationsfaktorn 2 för transportkategori 2.

Detta var tidigare ett undantag enligt artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-6

Typ: Ökad maximal nettomassa för explosiva föremål som tillåts i EX/II-fordon (N13).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.5.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsning av de mängder explosiva ämnen och föremål som får transporteras.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Begränsning av de mängder explosiva ämnen och föremål som får transporteras.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Kommentarer: Enligt Förenade kungarikets bestämmelser tillåts en maximal nettomassa på 5 000 kg i fordon av typ II när det gäller samhanteringsgrupperna 1.1C, 1.1D, 1.1E och 1.1J.

Många föremål i klasserna 1.1C, 1.1D, 1.1E och 1.1J som transporteras inom EU är stora eller skrymmande och längre än 2,5 m. Det rör sig främst om explosiva föremål för militär användning. Konstruktionsbegränsningarna för EX/III-fordon (som måste vara täckta fordon) gör det mycket svårt att lasta och lossa sådana föremål. Vissa föremål skulle kräva specialutrustning för lastning och lossning vid transportens båda ändpunkter. Sådan utrustning finns sällan i praktiken. Endast ett fåtal EX/III-fordon används i Förenade kungariket och det skulle vara extremt betungande för industrin att kräva att fler specialiserade EX/III-fordon byggs för transport av denna typ av explosiva föremål och ämnen.

I Förenade kungariket transporteras militära explosiva föremål och ämnen oftast av privata företag, som inte kan utnyttja undantaget för militärfordon i ramdirektivet. För att lösa detta problem har Förenade kungariket alltid tillåtit transport av upp till 5 000 kg av explosiva ämnen och föremål på EX/II-fordon. Den gällande gränsen räcker inte alltid till eftersom ett föremål kan innehålla mer än 1 000 kg explosiva ämnen.

Efter 1950 har endast två tillbud inträffat (båda på 1950-talet) med sprängämnen med en vikt på mer än 5 000 kg. Det ena tillbudet utlöstes av ett brinnande däck och det andra av att fordonets kapell antändes av ett hett avgassystem. Bränderna hade även kunnat uppstå med en mindre last. Inga personer skadades eller omkom vid dessa tillbud.

Erfarenheten visar att det är osannolikt att explosiva föremål som förpackas på ett korrekt sätt exploderar vid stötar, exempelvis vid fordonskollisioner. Belägg från militära rapporter och från provning av missilers anslag visar att den anslagshastighet som krävs är högre än den som uppkommer vid ett fallprov från 12 meter för att patroner ska explodera.

Gällande säkerhetsnormer påverkas inte.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-7

Typ: Undantag från övervakningskravet för små mängder av vissa typer av gods i klass 1 (N12).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.4 och 8.5 S1(6).

Innehåll i bilagan till direktivet: Övervakningskrav avseende fordon som transporterar vissa mängder farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelser om säkra uppställningsplatser och övervakningsanordningar, enligt vilka det inte krävs att vissa laster av klass 1 alltid ska övervakas i enlighet med 8.5 S1(6) i ADR.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Kommentarer: Övervakningskraven enligt ADR är inte alltid genomförbara på nationell nivå.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-8

Typ: Lättnad av begränsningarna för samlastning vid transporter av explosiva ämnen och vid transporter av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods, i vagnar, fordon och containrar (N4/5/6).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.2.1 och 7.5.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsningar av vissa typer av samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella lagstiftningen är mindre begränsande när det gäller samlastning av explosiva ämnen, förutsatt att sådana transporter kan ske riskfritt.



Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Kommentarer: Förenade kungariket vill tillåta vissa anpassningar av bestämmelserna för samlastning av explosiva ämnen med andra explosiva ämnen och samlastning av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods. Alla anpassningar kommer dock att innebära en begränsning av mängden av en eller flera delar av lasten och tillåts endast förutsatt att alla rimliga och genomförbara åtgärder har vidtagits för att förhindra att de explosiva ämnena kommer i kontakt med, eller på annat sätt äventyrar eller blir utsatt för fara från, sådant gods.

Exempel på anpassningar som Förenade kungariket kan komma att tillåta är:

1. Explosiva ämnen som klassificerats med UN-nummer 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361 får transporteras i samma fordon som farligt gods som klassificerats med UN-nummer 1942. Mängden av UN 1942 som får transporteras ska begränsas genom att det betraktas som ett explosivt ämne enligt 1.1D.
2. Explosiva ämnen som klassificerats med UN-nummer 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453 får transporteras i samma fordon som farligt gods (med undantag av brandfarliga gaser, smittfarliga ämnen och giftiga ämnen) i transportkategori 2 eller farligt gods i transportkategori 3, eller en kombination av dessa, förutsatt att den totala vikten eller volymen av farligt gods i transportkategori 2 inte överstiger 500 kg eller liter och att den sammanlagda nettovikten för sådana explosiva ämnen inte överstiger 500 kg.
3. Explosiva ämnen enligt 1.4G får transporteras med brandfarliga vätskor och gaser i transportkategori 2 eller ej brandfarliga, ej giftiga gaser i transportkategori 3, eller en kombination av dessa i samma fordon, förutsatt att den totala vikten eller volymen för farligt gods inte överstiger 200 kg eller liter och den sammanlagda nettovikten för explosiva ämnen inte överstiger 20 kg.
4. Explosiva föremål som klassificerats enligt UN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får transporteras med explosiva föremål i samhanteringsgrupp D, E eller F av vilka de utgör beståndsdelar. Den totala mängden av explosiva ämnen med UN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får inte överstiga 20 kg.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-a-UK-9

Typ: Alternativ till orangefärgade skyltar vid transport av små mängder radioaktivt material i små fordon.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.3.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på orangefärgade skyltar vid transport av små mängder radioaktivt material i små fordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen tillåter undantag som godkänts enligt detta förfarande. Det begärda undantaget avser följande:

1. Fordonen ska antingen
  - a) märkas enligt gällande bestämmelser i 5.3.2 i ADR, eller
  - b) märkas med skyltar som uppfyller kraven i punkt 2, när det gäller fordon med en vikt på högst 3 500 kg som transporterar mindre än tio förpackningar med icke klyvbart eller undantaget klyvbart material, och där summan av dessa förpackningars transportindex inte överskrider 3.
2. För de syften som avses i punkt 1 ska den märkning som anbringas i fordonet under transport av radioaktivt material uppfylla följande villkor:
  - a) Den ska minst vara 12 × 12 cm. Texten på skylten ska vara svart, i fetstil och läslig. All text ska dessutom vara präglad eller stämplad. Versalerna i ordet "RADIOAKTIVT" ska vara minst 12 mm höga, och alla övriga versaler ska vara minst 5 mm höga.
  - b) Den ska vara brandsäker så att texten på skylten förblir läsbar även om den varit utsatt för brand i fordonet.
  - c) Den ska vara säkert fäst i fordonet i en position där den är väl synlig för föraren, men inte skymmer blickfältet, och ska endast anbringas när fordonet transporterar radioaktivt material.
  - d) Den ska vara utförd i ett godkänt format och innehålla ett namn, en adress och ett telefonnummer som kan användas i nödfall.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002: Regulation 5(4)(d).

Kommentarer: Undantaget krävs för begränsade transporter av små mängder radioaktivt material, främst doser av radioaktivt material avsedda för enskilda patienter, mellan lokala sjukhusanläggningar, där små fordon används och möjligheten att anbringa även små orangefärgade skyltar är begränsad. Erfarenheten visar att det är svårt att anbringa orangefärgade skyltar på sådana fordon och att det är besvärligt att se till att skyltarna sitter kvar under normala transportförhållanden. Fordonen kommer att märkas med skyltar som anger innehållet i enlighet med 5.3.1.5.2 i ADR (och normalt sett 5.3.1.7.4) och tydligt påvisar faran. Dessutom kommer en brandsäker märkning med relevanta uppgifter för nödfall att anbringas på väl synlig plats. I praktiken kommer därigenom mer säkerhetsinformation att finnas tillgänglig än enligt kraven i 5.3.2 i ADR.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

#### **På grundval av artikel 6.2 bi i detta direktiv**

BE Belgien

RO–bi–BE–1

Typ: Transporter i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmänna vägar.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bilagorna A och B.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantagen gäller dokumentationen för, etiketteringen och märkningen av förpackningar samt förarintyget.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Dérogations 2-89, 4-97 et 2-2000.

Kommentarer: Förflyttning av farligt gods mellan olika platser:

- Undantag 2-89: Transporten korsar allmän väg (kemikalier i förpackningar).
- Undantag 4-97: En sträcka på 2 km (tackjärn vid en temperatur på 600 °C).
- Undantag 2-2000: En sträcka på ungefär 500 m (IBC-behållare (intermediate bulk container), PG II, III klasserna 3, 5.1, 6.1, 8 och 9).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–BE–2

Typ: Transport av lagertankar som inte är avsedda som transportutrustning.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.2. (f)

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillåtelse att flytta lagringstankar för rengöring och reparation.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Undantag 6-82, 2-85.

Kommentarer: Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 7 (inom ramen för artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–BE–3

Typ: Förutbildning.

Lokala transporter av UN 1202, 1203 och 1223 i förpackningar och tankar (i Belgien inom en radie av 75 km från företagets säte).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.2.

Innehåll i bilagan till direktivet:

Uppbyggnad av utbildningen

1. Utbildning avseende förpackningar.
2. Utbildning avseende tankar.
3. Särskild utbildning avseende klass I 1.
4. Särskild utbildning avseende klass I 7.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Definitioner, intyg, utfärdanden, dubletter, giltighet och förlängning, anordnande av kurser och prov, undantag, påföljder och slutbestämmelser.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Specificeras i kommande bestämmelser.

Kommentarer: Förslaget omfattar en inledande kurs som följs av ett prov som begränsas till transporter av UN 1202, 1203 och 1223 i förpackningar och tankar inom en radie av 75 km från företagets säte. Utbildningens längd måste uppfylla ADR-bestämmelserna. Efter fem år måste föraren delta i en repetitionskurs och med godkänt resultat genomgå ett prov. I intyget ska följande anges: "Nationell transport av UN 1202, 1203 och 1223 i enlighet med artikel 6.2 i direktiv 2008/68/EG".

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-BE-4

Typ: Transport i tankar av farligt gods avsett för destruktion genom förbränning.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 3.2.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Genom ett undantag från tabellen i 3.2 tillåts användning av en tankcontainer med tankkoden L4BH i stället för L4DH för transport av vattenreaktiv vätska, giftig, III, inte närmare specificerad, under vissa villkor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Dérogation 01-2002.

Kommentarer: Denna bestämmelse får endast användas för transport av farligt avfall på en kort sträcka.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-BE-5

Typ: Transport av avfall till avfallsanläggningar.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.2, 5.4, 6.1 (tidigare bestämmelse A5, 2X14, 2X12).

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, märkning och förpackningskrav.

Den nationella lagstiftningens innehåll: I stället för att avfallet klassificeras enligt ADR kan det delas in i olika grupper (brandfarliga lösningsmedel, färger, syror, batterier, etc.) för att undvika farliga reaktioner inom en grupp. Kraven för förpackningarnas konstruktion är mindre stränga.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrête royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route.

Kommentarer: Denna bestämmelse kan tillämpas vid transport av små avfallsmängder till avfallsanläggningar.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-BE-6

Typ: Antagande av RO-bi-SE-5.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-BE-7

Typ: Antagande av RO-bi-SE-6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-BE-8

Typ: Antagande av RO-bi-UK-2.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen:

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

DE Tyskland

RO-bi-DE-1

Typ: Utelämnande av vissa uppgifter i godsdeklarationen (n2).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklarationens innehåll.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Avser alla klasser utom klasserna 1 (utom 1.4S), 5.2 och 7.

I godsdeklarationen krävs inga uppgifter om följande:

- a) Mottagaren när det gäller lokal distribution (utom för kompletta laster och transporter på vissa rutter).
- b) Antal förpackningar och typ av förpackningar, om 1.1.3.6 inte tillämpas och om fordonet uppfyller alla bestämmelser i bilagorna A och B.
- c) Tömnda, ej rengjorda tankar. Godsdeklarationen för den senaste lasten räcker.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.

Kommentarer: Det skulle inte vara praktiskt möjligt att tillämpa alla bestämmelser i den berörda typen av trafik.

Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 22 (inom ramen för artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-DE-2

Typ: Transporter av PCB-kontaminerat material i bulk enligt klass 9.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bulktransport.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för bulktransporter i fordon med växelflak eller containrar som förseglats för att inte släppa in vätska eller damm.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 11.

Kommentarer: Undantag 11 är tidsbegränsat t.o.m. den 31 december 2004. Från och med 2005 gäller samma bestämmelser som i ADR och RID.

Se även det multilaterala avtalet M137.

Förteckning nr 4\*.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-DE-3

Typ: Transporter av förpackat farligt avfall.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1 till 5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, förpackning och märkning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klasserna 2–6.1, 8 och 9. Samemballering och transport av farligt avfall i förpackningar och IBC-behållare (mindre bulkbehållare). Avfall måste vara förpackat i inre förpackningar (när det samlas in) och delas in i specifika avfallsgrupper (för att undvika farliga reaktioner inom en avfallsgrupp). Användning av skriftliga specialinstruktioner som rör avfallsgrupperna och som fraktsedel. Insamling av avfall från hushåll, laboratorier, etc.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.

Kommentarer: Förteckning nr 6\*.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

DK Danmark

RO-bi-DK-1

Typ: UN 1202, 1203, 1223 och klass 2 – ingen godsdeklaration.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på godsdeklaration.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av mineraloljeprodukter i klass 3, UN 1202, 1203 och 1223 och gaser i klass 2 i samband med distribution (av gods till två eller flera mottagare och insamling av returnerat gods i liknande situationer) är en godsdeklaration inte nödvändig, förutsatt att de skriftliga anvisningarna, förutom de upplysningar som krävs enligt ADR, innehåller upplysningar om UN-nr, namn och klass.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods.

Kommentarer: Skälet till att det finns ett nationellt undantag enligt ovan är utvecklingen av elektronisk utrustning, vilket gör det möjligt för exempelvis oljebolag, som använder elektronisk utrustning, att överföra information om kunderna till fordonen. Eftersom denna information inte finns tillgänglig i början av transporten och därför kommer att överföras under transporten, är det inte möjligt att före transporten sammanställa en godsdeklaration. Denna typ av transport begränsas till vissa områden.

Danmark har redan beviljats undantag för en liknande bestämmelse inom ramen för artikel 6.10 i direktiv 94/55/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

EL Grekland

RO-bi-EL-1

Typ: Undantag från säkerhetsbestämmelserna för fasta tankar (tankfordon), som registrerats före den 31 december 2001, vid lokala transporter eller transport av små mängder av vissa kategorier av farligt gods.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17–6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav avseende konstruktion, utrustning, typgodkännande, inspektioner och provning samt märkning av fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och tankbehållare samt tank-växelflak med tankvägg av metall, och batterifordon och gasbehållare bestående av flera element (MEGC).

Den nationella lagstiftningens innehåll: Övergångsbestämmelser: Fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och tankbehållare som för första gången registrerades i Grekland mellan den 1 januari 1985 och den 31 december 2001 kan fortsätta att användas fram till den 31 december 2010. Denna övergångsbestämmelse avser fordon avsedda för transport av följande typer av farligt gods (UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Sådan transport omfattar små mängder eller utgörs av lokal transport med fordon som registrerats inom referensperioden ovan. Övergångsbestämmelserna kommer att gälla för tankfordon som anpassats i enlighet med följande:

1. Punkterna i ADR för inspektion och provning, dvs. 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, (ADR 1999: 211 151, 211 152, 211 153, 211 154).
2. Minsta tjocklek på tankväggen ska vara 3 mm för tankar som rymmer upp till 3 500 liter och minst 4 mm gjutstål för tankar som rymmer upp till 6 000 liter, oberoende av skiljeväggarnas tjocklek.
3. Om tanken är gjord av aluminium eller annan metall ska den uppfylla alla krav avseende tjocklek och andra tekniska specifikationer som härleds från tekniska ritningar som godkänts av lokala myndigheter i det land där fordonen tidigare varit registrerade. Om tekniska ritningar saknas ska tankarna uppfylla kraven i 6.8.2.1.17 (211 127).
4. Tankarna ska uppfylla kraven i punkterna 211 128, 6.8.2.1.28 (211 129), punkt 6.8.2.2 med delpunkterna 6.8.2.2.1 och 6.8.2.2.2 (211 130, 211 131).

Detta innebär att tankfordon under 4 ton som används för lokal transport av enbart gasol (UN 1202), som registrerats för första gången före den 31 december 2002 och vars hölje är tunnare än 3 mm endast får användas om de anpassas i enlighet med punkt 211 127 (5)b4 (6.8.2.1.20).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Krav avseende konstruktion, utrustning, inspektioner och provning av fasta tankar [tankfordon], avmonterbara tankar som befinner sig i cirkulation, för vissa kategorier av farligt gods).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-EL-2

Typ: Undantag från konstruktionsbestämmelserna för grundfordon, beträffande fordon avsedda för lokal transport av farligt gods som registrerats för första gången före den 31 december 2001.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Villkor för konstruktion av basfordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Undantaget avser fordon avsedda för lokal transport av farligt gods (kategorierna UN 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 och 3257), som registrerats för första gången före den 31 december 2001.

Fordonen ska överensstämma med kraven i 9 (9.2.1 till 9.2.6) i bilaga B till direktiv 94/55/EG, med följande avvikelser:

Överensstämmelse med kraven i 9.2.3.2 krävs endast om fordonet är utrustat med fabriksmonterade ABS-bromsar och ska förses med tillsatsbromsanordningar enligt definitionen i 9.2.3.3.1, som dock inte behöver överensstämma med 9.2.3.3.2 och 9.2.3.3.3.

Färdskrivarens elförsörjning ska förses med en säkerhetsspärr som kopplas direkt till batteriet (marginalnummer 220 514) och den elektriska utrustningen för lyftmekanismen för boggiaxlar ska installeras på den plats där den ursprungligen installerats av fordonstillverkaren och skyddas med lämpligt förseglat hölje (marginalnummer 220 517).

Tankfordon med en maximivikt på högst 4 ton avsedda för lokal transport av diesel-eldningsolja (UN 1202) ska särskilt överensstämma med kraven i 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 och 9.2.4.5, men inte nödvändigtvis med övriga punkter.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων (Tekniska krav för fordon som är i bruk, avsedda för lokala transporter av vissa kategorier av farligt gods).

Kommentarer: Det rör sig om ett litet antal fordon, jämfört med det sammanlagda antalet registrerade fordon. Dessutom är de endast avsedda för lokal trafik. Den begärda undantagsformen, den berörda fordonsparken och den typ av gods som omfattas av transporter leder inte till trafiksäkerhetsproblem.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

ES Spanien

RO-bi-ES-1

Typ: Specialutrustning för distribution av vattenfri ammoniak.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.8.2.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: För att förhindra att innehåll går förlorat om de yttre tillbehören (rör, sidomonterade avstängningsventiler) skulle skadas, måste den inre stoppventilen och dess förankring vara skyddade mot att kunna lossna genom yttre påverkan eller vara utformade för att motstå sådan påverkan. Påfyllnings- och tömningsanordningarna (inklusive flänsar och gängade pluggar) samt skyddskåpor (om sådana finns) ska kunna säkras mot oavsiktligt öppnande.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tankar som används inom jordbruket för utkörning och spridning av vattenfri ammoniak, och som togs i drift före den 1 januari 1992, får utrustas med yttre, i stället för inre, säkerhetsanordningar, under förutsättning att de erbjuder samma skydd som väggen på tanken.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Real Decreto 551/2006. Anejo 1. Apartado 3.

Kommentarer: Före den 1 januari 1992 användes en typ av tank utrustad med yttre säkerhetsanordningar enbart inom jordbruket för att sprida vattenfri ammoniak direkt på marken. Tankar av den här typen används fortfarande. De körs sällan lastade på vägar utan används enbart för gödselspridning på större gårdar.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*FI Finland*

RO–bi–FI–1

Typ: Ändring av informationen i godsdokumentet för explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.2.1 (a).

Innehåll i bilagan till direktivet: Särskilda bestämmelser för klass 1.

Den nationella lagstiftningens innehåll: I godsdokumentet är det tillåtet att ange antalet tändhattar (1 000 tändhattar motsvarar 1 kilo explosiva ämnen) i stället för den faktiska nettomassan explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Kommentarer: Informationen anses tillräcklig för nationell transport. Detta undantag avser huvudsakligen sprängämnesindustrin och små mängder i lokala transporter.

Undantaget har registrerats av Europeiska kommissionen som nr 31.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*FR Frankrike*

RO–bi–FR–1

Typ: Användning av ett sjöfartsdokument som godsdeklaration för korta transporter efter fartygsslossning.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Uppgifter som ska finnas i det dokument som används som godsdeklaration för farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Sjöfartsdokumentet används som godsdeklaration för transporter inom en radie på 15 km.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 23-4.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–FR–2

Typ: Transport av föremål av klass 1 tillsammans med farligt gods ur andra klasser (91).

Hänvisning till bilaga I avsnitt 1.1 till detta direktiv: 7.5.2.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot samlastning av förpackningar med olika varningsetiketter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Möjlighet att samtransportera enkla eller monterade sprängkapslar och gods som inte tillhör klass 1, på vissa villkor och på kortare sträckor på upp till 200 km inom Frankrike.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 26.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–FR–3

Typ: Transport av fasta lagertankar för LPG (18).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Särskilda bestämmelser gäller för transport av fasta lagertankar för LPG. Gäller endast för korta sträckor.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 30.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-FR-4

Typ: Särskilda villkor för förarutbildning och godkännande av de fordon som används för jordbrukstransporter (korta sträckor).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.8.3.2, 8.2.1 och 8.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Tankutrustning och förarutbildning.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Särskilda bestämmelser om godkännande av fordon.

Särskild förarutbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route – Article 29-2 – Annex D4.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*IE Irland*

RO-bi-IE-1

Typ: Undantag från kravet i punkt 5.4.1.1.1 på att godsdeklarationen ska innehålla i) mottagarens namn och adress, ii) antal och beskrivning av förpackningarna, samt iii) den totala mängden farligt gods i de fall fotogen, diesel eller LPG med identifieringsnummer UN 1223, UN 1202 respektive UN 1965 transporteras till slutanvändare.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: I de fall fotogen, diesel eller LPG med identifieringsnummer UN 1223, UN 1202 respektive UN 1965 i enlighet med specifikationen i tillägg B.5 till bilaga B till ADR transporteras till slutanvändaren, behöver inte mottagarens namn och adress, antal och beskrivning av förpackningarna, bulkcontainrar eller behållare, eller den totala mängd som transporteras, anges på transportenheten.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(2) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: När eldningsolja levereras till hushållskunder är det praxis att tanken fylls ända upp och följaktligen är den faktiskt levererade mängden okänd och även antalet kunder under en enskild runda är okänd när den fullastade tankbilen inleder körningen. När LPG-behållare levereras till hushåll är det praxis att tömda behållare ersätts med fulla, vilket även i det fallet innebär att antalet kunder och hur mycket som levereras till var och en av dem är okänt när transporten inleds.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-2

Typ: Undantag för att tillåta att den godsdeklaration som krävs i 5.4.1.1.1 ska kunna vara samma som användes för den senaste lasten i de fall tömda, ej rengjorda tankar transporteras.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokumentation.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av tömda, ej rengjorda tankar, är godsdeklarationen för den senaste lasten tillräcklig.



Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(3) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Framför allt vid bensin- och/eller dieselleveranser till bensinstationer återvänder tankbilen direkt till centrallagret (för att fylla tankarna inför kommande leveranser) omedelbart efter den sista leveransen.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-3

Typ: Undantag för lastning och lossning av farligt gods, som omfattas av specialbestämmelsen CV1 i 7.5.11 eller S1 i 8.5, på en offentlig plats utan specialtillstånd från behöriga myndigheter.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5 och 8.5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Kompletterande bestämmelser om lastning, lossning och hantering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lastning och lossning av farligt gods på en offentlig plats är tillåtet utan specialtillstånd från behöriga myndigheter, vilket innebär en avvikelse från kraven i 7.5.11 eller 8.5.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(5) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: När det gäller nationella transporter inom statens gränser, utgör denna bestämmelse en mycket tung börda för de behöriga myndigheterna.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-4

Typ: Undantag som möjliggör transport i tankar av matriser av explosiva emulsioner, med ämnesidentifieringsnummer UN 3375.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Användning av tankar, etc.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för transport i tankar av matriser av explosiva emulsioner, med ämnesidentifieringsnummer UN 3375.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(6) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Även om matrisen klassificeras som fast, är den inte i pulver- eller kornform.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-5

Typ: Undantag från förbudet mot samlastning enligt 7.5.2.1 för artiklar i samhanteringsgrupp B och ämnen och artiklar i samhanteringsgrupp D på samma fordon som farligt gods i klasserna 3, 5.1 och 8 i tankar.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om lastning, lossning och hantering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förpackningar som innehåller artiklar i samhanteringsgrupp B i ADR-klass 1 och förpackningar som innehåller ämnen och artiklar i samhanteringsgrupp D i ADR-klass 1 får transporteras på samma fordon som farligt gods i ADR-klass 3, 5.1 eller 8 under följande förutsättningar: a) nämnda förpackningar i ADR-klass 1 transporteras i separata containrar/avdelningar som är godkända av behöriga myndigheter och på villkor som samma myndigheter godkänt, och b) nämnda ämnen i ADR-klass 3, 5.1 eller 8 transporteras i kärn som uppfyller de behöriga myndigheternas krav på utformning, tillverkning, inspektion, provning, drift och användning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(7) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Tillstånd, på villkor som de behöriga myndigheterna godkänt, för lastning av artiklar och ämnen i klass 1 i samhanteringsgrupperna B och D på samma fordon som transporterar farligt gods i klasserna 3, 5.1 och 8 i tankar, dvs. så kallade pump trucks.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-6

Typ: Undantag från kravet i 4.3.4.2.2 om att böjliga påfyllnings- och tömningsrör som inte är ständigt fastsatta på tanken på tankvagn ska vara tömda under transport.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Användning av tankfordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Upprullade böjliga slangar (även fasta rör som är en del av slangarna) monterade på tankbilar som används för distribution av petroleumprodukter med ämnesidentifieringsnummer UN 1202, UN 1223, UN 1011 och UN 1978 behöver inte vara tömda under transport på väg under förutsättning att lämpliga åtgärder vidtagits för att förhindra att innehållet läcker ut.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Regulation 82(8) of the Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Böjliga slangar monterade på tankfordon för leverans till hushåll måste vara fyllda, även under transport. Tömningsystemet är av "wet-line"-typ, vilket innebär att tankfordonets mätare och slangar måste vara fyllda så att det garanteras att kunden får rätt mängd.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-IE-7

Typ: Undantag från vissa av kraven i 5.4.0, 5.4.1.1.1 och 7.5.11 i ADR för bulktransport av gödselmedel UN 2067 från hamnar till mottagare.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.0, 5.4.1.1.1 och 7.5.11.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på separat godsdokument som ska innehålla korrekt total kvantitet för den särskilda last som avses, för varje transport, och krav på att fordonet ska rengöras före och efter resan.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förslaget undantag för att tillåta ändringar av kraven i ADR för godsdokument och fordonsrengöring. Syftet är att ta hänsyn till de praktiska problemen vid bulktransport från hamn till mottagare.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Proposed amendment to Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004.

Kommentarer: Enligt bestämmelserna i ADR krävs a) ett separat godsdokument med uppgifter om den totala massan farligt gods som transporteras i den aktuella lasten, och b) specialbestämmelsen "CV24" om rengöring vid samtliga laster som transporteras mellan hamnen och mottagaren vid lossning av bulkfartyg. Eftersom transporten är lokal och omfattar lossning av ett bulkfartyg och där flera laster (på samma dag eller under flera på varandra följande dagar) av samma ämne transporteras mellan bulkfartyget och mottagaren räcker det med ett enda godsdokument som innehåller en uppskattning av totalmassan för varje last. Att kräva specialbestämmelse "CV24" borde inte vara nödvändigt.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

LT Litauen

RO-bi-LT-1

Typ: Antagande av RO-bi-EL-1.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringsresolution nr 337 om vägtransport av farligt gods i Litauen, antagen den 23 mars 2000).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-LT-2

Typ: Antagande av RO-bi-EL-2.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 "Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Regeringsresolution nr 337 om vägtransport av farligt gods i Litauen, antagen den 23 mars 2000).

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

NL Nederländerna

RO-bi-NL-1

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.2.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 7.5.4, 7.5.7, 8.1.2.1 a och b, 8.1.5 c, 8.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet:

1.1.3.6: Undantag i samband med transportmängd per transportenhet.

3.3: Särskilda bestämmelser för specifika ämnen och föremål.

4.1.4: Förteckning över förpackningsinstruktioner. 4.1.6: Särskilda förpackningskrav för gods i klass 2.

4.1.8: Särskilda förpackningskrav för smittämnen. 4.1.10: Särskilda krav för samlingsförpackningar.

5.2.2: Märkning av transportförpackningar. 5.4.0: Allt gods som transporteras inom ramen för ADR-systemet måste i förekommande fall åtföljas av den dokumentation som föreskrivs i detta kapitel såvida inget undantag har beviljats i enlighet med 1.1.3.1 till 1.1.3.5; 5.4.1: Transitdokument för farligt gods med tillhörande information. 5.4.3: Skriftliga instruktioner.

7.5.4: Försiktighetsregler för livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder. 7.5.7: Hantering och stuvning:

8.1.2.1: Förutom den dokumentation som krävs i lagen, måste följande dokument medfölja transportenheten: a) de transitdokument som det hänvisas till i 5.4.1 och som omfattar allt farligt gods som transporteras och, i tillämpliga fall, det intyg för containerlast som föreskrivs i 5.4.2, och b) de skriftliga instruktioner som anges i 5.4.3 och som rör allt farligt gods som transporteras. 8.1.5: Varje transportenhet med farligt avfall ska förses med följande: c) den utrustning som krävs för genomförandet av de kompletterande och särskilda åtgärder som avses i 5.4.3.

8.3.6: Tomgångskörning vid på- och avlastning.

Följande bestämmelser i ADR ska inte gälla:

a) 1.1.3.6.

b) 3.3.

c) 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10.

d) 5.2.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3.

e) 7.5.4, 7.5.7.

f) 8.1.2.1 a och b, 8.1.5 c, 8.3.6.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Systemet ska ge enskilda möjlighet att lämna kemiskt avfall i små mängder på en enda särskild punkt. Hit hör exempelvis rester av färg. Risknivån begränsas av valet av transportmedel, där det bland annat handlar om särskilda transportenheter, och av tydligt synliga "rökning förbjuden"-skyltar.

Med tanke på de begränsade mängderna och förpackningarnas särskilda art undantas ett antal ADR-avsnitt. Kompletterande regler finns på annat ställe i detta system.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-2

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag i samband med transportmängden per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Ledsagarens yrkeskompetensbevis och den not som avses i artikel 16.1 b ska båda finnas ombord på fordonet. Fordonets ledsagare ska ha kvalifikationer för "transport av farligt gods" utfärdad av CCV (tillståndsmyndighet för förare).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 10, underdeel a, en 16, underdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: På grund av den stora mängd av olika typer av farligt hushållsavfall som berörs ska transportoperatören ha ett yrkeskompetensbevis trots att det rör sig om små mängder avfall per transport. Ett kompletterande krav är att transportoperatören ska ha kvalifikation att transportera farligt avfall.

Ett skäl till detta är att man vill se till att transportoperatören inte exempelvis förpackar syror och baser tillsammans, och förfogar över tillräckliga kunskaper om vad som bör göras i nödsituationer.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-3

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.1.3.6.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag i samband med transportmängden per transportenhet.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Följande dokument ska finnas ombord på fordonet: b) skriftliga instruktioner och information i enlighet med bilagan till den rättsakt genom vilken systemet införs.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Eftersom systemet inte tillåter undantag från 1.1.3.6 i ADR-systemet måste även små mängder åtföljas av skriftlig information. Detta anses nödvändigt på grund av den stora mängd av olika typer av farligt avfall som förekommer och eftersom de som lämnar in avfallet (privatpersoner) inte känner till produkternas risknivå.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-4

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Det farliga hushållsavfallet får endast lämnas i tätt slutna förpackningar som är lämpliga för det berörda ämnet och

a) för föremål i kategori 6.2 gäller att förpackningen inte får vålla skada vid inlämnandet,

- b) för farligt hushållsavfall av industriellt ursprung gäller att det ska användas en låda på högst 60 liter i vilken avfallsämnen är skilda enligt riskkategorier (kga-box).
2. Förpackningens utsida ska vara fri från farligt hushållsavfall.
  3. Ämnets namn ska anges på förpackningen.
  4. Endast en låda enligt punkt 1 b kommer att tas emot per insamling.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3 där det fastställs att vissa avsnitt av ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Istället fastställs ett antal bestämmelser i artikel 6, bland annat ett krav på att de farliga ämnena ska lämnas i förseglade behållare för att förhindra läckage från förpackningarna.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-5

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Fordonet ska ha ett lastutrymme som är skilt från förarhytten genom en tjock vägg eller, alternativt, ett lastutrymme som inte är fast del av fordonet.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt avsnitt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel de kompletterande bestämmelser som krävs för att förhindra att giftiga ångor läcker in i förarhytten.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-6

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Lastutrymmet i slutna fordon ska ha permanent påkopplade luftugsug i toppen och vara utrustat med öppningar nedtill.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel kompletterande krav avsedda att förebygga ansamling av farliga gaser i lastutrymmet.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-7

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Fordonet ska föras med enheter som under transporten
  - a) inte oavsiktligt kan sättas i rörelse, och
  - b) är förseglade med lock och skyddade mot oavsiktlig öppning.
2. Punkt 1 b gäller inte vid transit för insamlingsändamål eller när fordonet står stilla under insamlingsrundorna.
3. Ett tillräckligt säkerhetsutrymme ska avgränsas i fordonet så att det farliga hushållsavfallet kan sorteras och placeras i de olika enheterna.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt 6.1 i ADR, eftersom det rör sig om begränsade mängder farliga ämnen. Därför innehåller denna artikel bestämmelser om att enheter ska användas för lagring av förpackningarna i syfte att garantera att alla olika typer av farligt gods lagras på lämpligt sätt.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-8

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Farligt hushållsavfall ska uteslutande transporteras i enheter.
2. Varje ämne och föremål i varje klass har sin separata enhet.
3. Ämnen och föremål i klass 8 ska delas upp i olika enheter för syror, baser och batterier.
4. Sprayburkar kan placeras i förslutbara pappkartonger om dessa transporteras i enlighet med artikel 9.1.
5. Om eldsläckare i klass 2 har samlats in kan de placeras i samma enhet som sprejburkar som inte förpackats i pappkartonger.
6. Genom undantag från artikel 9.1 krävs inget lock vid transport av batterier förutsatt att de placerats i enheten på ett sätt som gör att alla batteriöppningar är slutna och riktade uppåt.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3, där det fastställs att vissa bestämmelser i ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt 6.1 i ADR. I artikel 14 fastställs krav för enheter i vilka farligt hushållsavfall tillfälligt lagras.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-9

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Enheter eller askar för transport av sprejburkar ska tydligt märkas enligt följande:
  - a) För sprayburkar i klass 2 som samlats in i pappkartonger: ordet "SPUITBUSSEN" (sprayburkar).
  - b) För brandsläckare i klass 2 och sprejburkar: etikett nr 2.2.
  - c) För brandsläckare i klass 3 och sprejburkar: etikett nr 3.
  - d) För färgavfall i klass 4.1: etikett nr 4.1.
  - e) För giftiga ämnen i klass 6.1: etikett nr 6.1.
  - f) För föremål i klass 6.2: etikett nr 6.2.
  - g) För frätande ämnen och föremål i klass 8: etikett nr 8.
  - h) För alkaliska ämnen: ordet "BASEN" (baser).
  - i) För sura ämnen: ordet "ZUREN" (syror).
  - j) För batterier: ordet "ACCU'S" (batterier).
2. Samma etiketter och texter ska synligt anbringas på de förslutbara utrymmen i fordonet där enheterna kan placeras.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Denna artikel bygger på artikel 3 där det fastställs att vissa bestämmelser i ADR inte är tillämpliga. I detta system behövs inga godkända förpackningar enligt 6.1 i ADR. I artikel 15 fastställs krav för identifiering av enheter i vilka farligt hushållsavfall tillfälligt lagras.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-NL-10

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Försiktighetsregler för livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

1. Det är förbjudet att transportera livsmedel och djurfoder tillsammans med farligt hushållsavfall.
2. Fordonet ska stå stilla vid insamlingen.
3. Fordonet ska vara försett med ett orangefärgat blinkande ljus vid körning och när det står stilla för insamling.
4. Under insamling vid en fast punkt som är avsedd för detta ska motorn stängas av. Genom undantag från punkt 3 kan även det blinkande ljuset stängas av.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Förbudet i 7.5.4 i ADR utvidgas, eftersom det med tanke på den stora mångfalden insamlade ämnen praktiskt taget alltid finns ämnen i klass 6.1 med.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–NL–11

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 7.5.9.

Innehåll i bilagan till direktivet: Rökförbud.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Skyltar med "Rökning förbjuden" ska vara väl synligt anbringade på fordonets sidor och baksida.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.

Kommentarer: Eftersom systemet avser insamling av farliga ämnen från enskilda föreskrivs det i artikel 9.4 att skyltar med "Rökning förbjuden" måste vara väl synligt anbringade.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–NL–12

Typ: System för transport av farligt hushållsavfall 2002.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.1.5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Utrustning av olika typer.

Varje transportenhet som transporterar farligt avfall ska förses med

- a) minst en bromskloss för varje fordon, av lämplig storlek för fordonets vikt och hjuldiameter,
- b) utrustning för allmänna åtgärder enligt de säkerhetsföreskrifter som avses i 5.4.3, i synnerhet
  - i) två separata stående varningssignaler (t.ex. reflekterande koner, varningstrianglar eller blinkande orangefärgade lampor som är oberoende av fordonets elanläggning),
  - ii) en skyddsjacka eller skyddskläder av god kvalitet (t.ex. enligt europeisk standard EN 471) för samtliga i personalen,
  - iii) en handlampa (se 8.3.4) för samtliga i personalen,
  - iv) andningsutrustning i enlighet med de ytterligare bestämmelserna S7 (se 8.5) om denna ytterligare bestämmelse är tillämplig i enlighet med angivelserna i kolumn 19 i tabell A i 3.2,
- c) den utrustning som behövs för kompletterande och särskilda åtgärder enligt de skriftliga instruktionerna i 5.4.3.

Den nationella lagstiftningens innehåll: En säkerhetslåda ska föras med ombord och vara tillgänglig för alla i personalen. Lådan ska innehålla följande:

- a) Fullständigt slutande skyddsglasögon.
- b) Skyddande andningsmask.
- c) Syrabeständiga, syrasäkra overaller eller förkläden.
- d) Syntetiska gummihandskar.
- e) Syrasäkra och syraresistentastövlar eller säkerhetsskor.
- f) En flaska med destillerat vatten för ögonbad.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002.



Kommentarer: På grund av den stora mångfalden insamlade farliga ämnen föreskrivs extra krav avseende obligatorisk säkerhetsutrustning, som överskrider kraven i 8.1.5 i ADR.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

SE Sverige

RO–bi–SE–1

Typ: Transport av farligt avfall till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 2, 5.2 och 6.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om klassificering, märkning och etikettering, samt om tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen innehåller förenklade klassificeringskriterier, mindre stränga krav för tillverkning och provning av förpackningar, och ändrade bestämmelser om märkning och etikettering.

Istället för att farligt avfall klassificeras i enlighet med ADR delas det in i olika avfallsgrupper. Varje avfallsgrupp innehåller ämnen som i enlighet med ADR kan samemballeras.

Varje förpackning ska märkas med koden för den berörda avfallsgruppen i stället för UN-numret.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa bestämmelser får endast tillämpas för transport av farligt avfall från offentliga återvinningsstationer till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–SE–2

Typ: Avsändarens namn och adress i godsdeklarationen.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Allmänna uppgifter i godsdeklarationen.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Enligt den nationella lagstiftningen krävs ingen uppgift om avsändarens namn och adress i samband med att tömda ej rengjorda förpackningar returneras inom ett distributionssystem.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Tömda ej rengjorda förpackningar som returneras kommer i de flesta fall att innehålla små mängder av farligt gods.

Detta undantag tillämpas främst av industrier för retur av tömda, ej rengjorda gasbehållare i utbyte mot fyllda.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO–bi–SE–3

Typ: Transport av farligt gods i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmän väg mellan olika delar av industriområden.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på allmän väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av farligt gods i närheten av industriområden, inklusive transporter på allmän väg mellan olika delar av industriområden. Undantagen rör etikettering och märkning av förpackningar, godsdeklarationer, förarintyg och godkännandecertifikat enligt 9.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Det förekommer i ett antal situationer att farligt gods transporteras mellan områden som ligger på varsin sida om en allmän väg. Denna transportform utgör inte transport av farligt gods på privat väg och bör därför omfattas av de tillämpliga bestämmelserna. Jämför även med artikel 6.14 i direktiv 96/49/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-4

Typ: Transport av farligt gods som beslagtagits av myndigheterna.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Avvikelse från bestämmelserna kan tillåtas om de kan motiveras genom hänvisning till arbetarskydd, lossningsrisker, överlämnande av bevis, m.m.

Avvikelse från bestämmelserna kan endast tillåtas om tillfredsställande säkerhet garanteras under normala transportförhållanden.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa undantag får endast tillämpas av myndigheter som beslagtar farligt gods.

Undantaget avser lokal transport av gods som beslagtagits av polisen, exempelvis explosiva ämnen eller stulen egendom. Problemet med dessa typer av gods är att man aldrig kan vara säker på dess klassificering. Dessutom är godset ofta inte förpackat, märkt eller etiketterat i enlighet med ADR. Hundratal sådana transporter genomförs årligen av polisen. Smuggelsprit ska transporteras från den plats där den beslagtogs till en anläggning där bevismaterial förvaras och därefter till en anläggning där spriten förstörs. Avståndet mellan de två senare kan vara långt. De tillåtna avvikelserna är följande: a) varje förpackning måste inte vara etiketterad, och b) godkända förpackningar måste inte användas. Varje pall som innehåller sådana förpackningar måste emellertid vara etiketterade på ett korrekt sätt. Alla övriga krav måste uppfyllas. Ungefär 20 sådana transporter genomförs varje år.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-5

Typ: Transport av farligt gods i och i närheten av hamnar.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Dokument som ska medföras i transportenheten. Varje transportenhet som transporterar farligt gods ska vara utrustad med den angivna utrustningen. Godkännande av fordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll:

Handlingar (med undantag av förarintyget) som inte måste medföras i transportenheten.

En transportenhet måste inte vara utrustad med den utrustning som anges i 8.1.5.

Det måste inte finnas ett godkännandecertifikat för dragbilar.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Jämför med artikel 6.14 i direktiv 96/49/EG.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-6

Typ: Intyg om ADR-utbildning för inspektörer.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.2.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Fordonsförarna måste genomgå utbildning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Inspektörer som utför årliga tekniska besiktningar av fordon måste inte delta i den utbildning som avses i 8.2 eller inneha ett intyg om ADR-utbildning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: I vissa fall kan de fordon som provas vid den tekniska besiktningen medföra farligt gods i lasten, exempelvis i form av ej rengjorda, tömda tankar.

Bestämmelserna i 1.3 och 8.2.3 gäller fortfarande.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-7

Typ: Lokal distribution av UN 1202, 1203 och 1223 i tankfordon.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: För tömda, ej rengjorda tankar och tankcontainrar ska beskrivningen överensstämma med 5.4.1.1.6. Flera mottagares namn och adress får anges i andra handlingar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: För tömda, ej rengjorda tankar och tankcontainrar krävs det inte någon beskrivning i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.6 om mängden av ämnet i lastningsplanen anges som 0. Mottagarnas namn och adress krävs inte i några handlingar i fordonet.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-9

Typ: Lokala transporter inom jordbruksområden och byggplatser.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 5.4, 6.8 och 9.1.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Godsdeklaration, konstruktion av tankar, godkännandecertifikat.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lokala transporter inom jordbruksområden och byggplatser behöver inte uppfylla vissa krav:

- a) En deklaration av farligt gods krävs inte.
- b) Äldre tankar/containrar som inte konstruerats i enlighet med kapitel 6.8 utan enligt äldre nationell lagstiftning och som monterats på depåvagnar får fortfarande användas.
- c) Äldre tankar, som inte uppfyller kraven i 6.7 eller 6.8, avsedda för transport av ämnen enligt UN 1268, 1999, 3256 och 3257, med eller utan vägbeläggningsutrustning, får fortfarande användas för lokala transporter och i närheten av vägarbeten.
- d) Godkännandecertifikat krävs inte för depåvagnar och tankfordon med eller utan vägbeläggningsutrustning.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: En depåvagn är en typ av bod för manskapet med dels ett manskapsutrymme, dels en icke-godkänd tank/container för dieselbränsle avsett för driften av skogsbrukstraktorer.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-10

Typ: Transport i tankar av explosiva ämnen.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 4.1.4.

Innehåll i bilagan till direktivet: Explosiva ämnen får endast förpackas i förpackningar enligt 4.1.4.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella behöriga myndigheten godkänner fordon som är avsedda för transport i tankar av explosiva ämnen. Transport i tankar godkänns endast i fråga om sådana explosiva ämnen som anges i förordningen eller genom ett specialgodkännande från den behöriga myndigheten.

Ett fordon som är lastat med explosiva ämnen i tankar måste vara märkt i enlighet med reglerna i 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2. och 5.3.1.4. Endast ett fordon i transportenheten får transportera farligt gods.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S – Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg. Utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg och den svenska föreskriften SÅIFS 1993:4.

Kommentarer: Detta gäller endast inrikes transporter och om transporten till största delen sker lokalt. De aktuella bestämmelserna var i kraft innan Sverige blev medlem av Europeiska unionen.

Endast två företag utför transporter med explosiva ämnen i tankfordon. Inom en snar framtid förväntas en övergång till emulsioner ske.

Gammalt undantag: nr 84.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-11

Typ: Körkort

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på utbildning av fordonets besättning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förarutbildning får inte ske i något av de fordon som anges i 8.2.1.1.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S – Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg, utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg.

Kommentarer: Lokal transport.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-SE-12

Typ: Transport av UN 0335 Fyrverkerier.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilaga B, 7.2.4, V2 (1).

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om bruk av EX/II- och EX/III-fordon.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vid transport av UN 0335 Fyrverkerier är specialbestämmelsen V2 (1) i 7.2.4 endast tillämplig om det explosiva innehållets nettovikt överstiger 3 000 kg (4 000 kg med släpfordon) och fyrverkerierna är klassificerade som UN 0335 enligt tabellen för standardklassificering av fyrverkerier i 2.1.3.5.5 i den fjortonde reviderade utgåvan av Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods.

En sådan klassificering ska ske med samtycke av den behöriga myndigheten. En bekräftelse av klassificeringen ska medföras i transportenheten.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Tillägg S – Särskilda regler för inrikes transport av farligt gods på väg, utgivet i enlighet med lagen om transport av farligt gods på väg.

Kommentarer: Fyrverkerier transporteras endast under två korta perioder varje år, nämligen vid årsskiftet och vid månadsskiftet april/maj. Transporten från leverantör till terminal kan utan större svårigheter utföras med den nuvarande fordonsparken av EX-godkända fordon. Distributionen av fyrverkerierna från terminalerna till återförsäljarna och av överskottsvaror tillbaka till terminalerna begränsas emellertid av bristen på EX-godkända fordon. Transportörerna är inte intresserade av att investera i sådana godkännanden eftersom de inte kan få sina utgifter täckta. Eftersom fyrverkerileverantörerna då inte kan få ut sina produkter på marknaden utgör detta ett hot mot deras existens.

När detta undantag tillämpas måste fyrverkerierna ha klassificerats enligt standardförteckningen i UN:s rekommendationer för att klassificeringen ska vara så aktuell som möjligt.

Ett liknande undantag har införts för UN 0336. Fyrverkerier enligt särbestämmelse 651, avsnitt 3.3.1 i ADR 2005.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*UK Förenade kungariket*

RO-bi-UK-1

Typ: Bestämmelser i de fall fordon som medför farligt gods korsar allmänna vägar (N8).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: Bilagorna A och B.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelser om transport av farligt gods på allmän väg.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Bestämmelserna om farligt gods tillämpas inte på transporter inom privata områden som skiljs åt av en väg. När det gäller klass 7 gäller detta undantag inte bestämmelserna i Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 3 Schedule 2(3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg 3(3)(b).

Kommentarer: Det uppstår ofta situationer där farligt gods transporteras mellan privatägda områden som ligger på varsin sida om en väg. Sådana transporter utgör inte transport av farligt gods på allmän väg i vanlig bemärkelse, och ingen av bestämmelserna om farligt gods bör tillämpas i sådana fall.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-UK-2

Typ: Undantag från förbudet för förare eller medhjälpare att öppna en förpackning med farligt gods i en lokal distributionskedja under transport från ett lokalt distributionsmagasin till en återförsäljare eller slutanvändare, eller från en återförsäljare till en slutanvändare (med undantag av klass 7) (N11).

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 8.3.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud för förare eller medhjälpare att öppna en förpackning med farligt gods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Förbudet mot öppnande av förpackningar inskränks av förbehållet "om inte tillstånd erhållits för det ändamålet av den som ansvarar för fordonets drift".

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Kommentarer: Vid en ordagrann tolkning kan förbudet enligt dess ordalydelse i bilagan skapa problem för distributionen till detaljhandeln.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RO-bi-UK-3

Typ: Alternativa bestämmelser för transport av trätunnor innehållande UN 3065 i förpackningsklass III.

Hänvisning till bilaga I avsnitt I.1 till detta direktiv: 1.4, 4.1, 5.2 och 5.3.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förpacknings- och märkningskrav.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för transport av alkoholhaltiga drycker på mellan 24 och 70 volymprocent (förpackningsgrupp III) i trätunnor som inte är UN-godkända och utan varningsmärken, på villkor att striktare lastnings- och fordonskrav iakttas.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

Kommentarer: Den aktuella produkten är en dyr produkt som omfattas av statlig punktskatt och som transporteras från destilleriet till förseglade lagerlokaler i säkra och förseglade fordon med skattmärken. För att garantera säkerheten beaktas de mildrade förpacknings- och märkningskraven i de kompletterande bestämmelserna.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

---

## BILAGA II

## TRANSPORT PÅ JÄRNVÄG

## II.1 RID

Bilaga till RID, som återfinns i bihang C till COTIF, och som gäller från och med den 1 januari 2009.

## II.2 Kompletterande övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får ha kvar de undantag som de antagit på grundval av artikel 4 i direktiv 96/49/EG till den 31 december 2010 eller till dess att bilaga II avsnitt II.1 ändras i enlighet med Förenta nationernas rekommendationer om transport av farligt gods på det sätt som avses i den artikeln om detta inträffar tidigare.
2. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av vagnar och tankvagnar med en spårvidd av 1 520/1 524 mm som är tillverkade före den 1 juli 2005 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller kraven i bilaga II till SMGS eller de krav i den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning som gällde den 30 juni 2005, under förutsättning att vagnarna och tankvagnarna fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.
3. Medlemsstaterna får på sina territorier tillåta bruk av vagnar och tankvagnar som är tillverkade före den 1 januari 1997 och som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv, men vars konstruktion uppfyller de krav i den nationella lagstiftningen som gällde den 31 december 1996, under förutsättning att vagnarna och tankvagnarna fortsatt uppfyller den krävda säkerhetsnivån.

Vagnar och tankvagnar som har konstruerats efter den 1 januari 1997 och som inte uppfyller villkoren i detta direktiv, men som har konstruerats i enlighet med villkoren i direktiv 96/49/EG som var i kraft när de konstruerades, får fortsatt användas för nationell transport.

4. De medlemsstater, i vilka utomhustemperaturen regelbundet är lägre än  $-20^{\circ}\text{C}$  får, tills bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för vissa bestämda klimatzoner har införts i bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv, införa strängare temperaturbestämmelser för material i plastförpackningar, tankar och utrustning som är avsedda för nationell transport på järnväg av farligt gods.
5. Medlemsstaterna får på sina territorier ha kvar nationella bestämmelser som skiljer sig från bestämmelserna i detta direktiv avseende referenstemperaturer för transport av flytande gaser och blandningar av flytande gaser till dess att bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för olika klimatzoner har infogats i EU-standarder och hänvisningar till dessa standarder har lagts till i bilaga II.1 avsnitt II.1 till detta direktiv.
6. Medlemsstaterna får för transporter som utförs med vagnar som är registrerade inom deras territorier ha kvar de nationella bestämmelser som den 31 december 1996 var i kraft angående märkning eller skyltning med en nödgärds kod i stället för det riskidentifieringsnummer som anges i bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv.
7. Beträffande transport genom tunneln under Engelska kanalen kan Frankrike och Förenade kungariket införa strängare bestämmelser än de som anges i detta direktiv.
8. Medlemsstaterna får behålla och anta bestämmelser om transport med järnväg på de nationella territorierna av farligt gods från och till de länder som är medlemmar av OSJD. Genom lämpliga åtgärder och förpliktelser ska de berörda medlemsstaterna säkerställa att säkerhetsnivån motsvarar den som föreskrivs i bilaga II avsnitt II.1.

Sådana bestämmelser ska meddelas kommissionen som ska underrätta övriga medlemsstater om dessa.

Inom tio år efter direktivets ikraftträdande ska kommissionen utvärdera följderna av de bestämmelser som omnämns i denna punkt. Kommissionen ska vid behov lägga fram lämpliga förslag tillsammans med en rapport.

9. Medlemsstaterna får behålla de nationella restriktioner avseende transport av ämnen som innehåller dioxiner och furaner som gällde den 31 december 1996.

### II.3 Nationella undantag

Undantag för medlemsstaterna för transport av farligt gods på deras territorier i enlighet med artikel 6.2 i detta direktiv.

Numrering av undantag: RA-a/bi/bii-MS-nn

RA = Järnväg

a/bi/bii = artikel 6.2 a/bi/bii

MS = medlemsstat

nn = löpnummer

#### **På grundval av artikel 6.2 a i detta direktiv**

*DE Tyskland*

RA-a-DE-2

Typ: Tillstånd för samemballering.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 4.1.10.4 MP2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Förbud mot samemballering.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 1.4S, 2, 3 och 6.1, tillstånd för samemballering av föremål i klass 1.4S (patroner till små vapen), aerosolbehållare (klass 2) och rengörings- och behandlingsmaterial i klass 3 och 6.1 (UN-nummer) som ska säljas som set i samemballering i förpackningsgrupp II och i mindre mängder.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.

Kommentarer: Förteckning nr 30\*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

*FR Frankrike*

RA-a-FR-1

Typ: Transport av registrerat resgods i passagerartåg.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 7.7.

Innehåll i bilagan till direktivet: Ämnen och föremål som omfattas av RID får inte transporteras som resgods.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Ämnen och föremål som omfattas av RID och som får medföras som expressgods kan medföras som resgods på passagerartåg.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 18.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.



RA-a-FR-2

Typ: Paket med farligt gods som innehas av tågpassagerare.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 7.7.

Innehåll i bilagan till direktivet: Ämnen och föremål som omfattas av RID får inte transporteras som handbagage.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Transport av paket med farligt gods som handbagage för passagerares personliga eller yrkesmässiga bruk tillåts under vissa villkor. Endast de bestämmelser om förpackning, märkning och etikettering av paket som fastställs i 4.1, 5.2 och 3.4 gäller.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 19.

Kommentarer: Bärbara gasbehållare i den mängd som krävs för en resa tillåts för patienter med andningsproblem.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-FR-3

Typ: Transporter för järnvägsföretagets räkning.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.4.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Uppgifter om farligt gods ska anges på fraktsedeln.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Farligt gods i mängder som inte överskrider begränsningarna enligt 1.1.3.6 och som transporteras för järnvägsföretagets räkning behöver inte anges i lastdeklarationen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 20.2.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-FR-4

Typ: Undantag från märkning av vissa postvagnar.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta etiketter på vagnarna.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Etiketter måste endast sättas på postvagnar som transporterar mer än tre ton ämnen av samma klass (med undantag för klasserna 1, 6.2 och 7).

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.1.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-FR-5

Typ: Undantag från märkning av vagnar som transporterar småcontainrar.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta etiketter på vagnarna.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Om de etiketter som sätts på småcontainrarna är klart synliga behöver vagnarna inte ha några etiketter.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.2.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-FR-6

Typ: Undantag från märkning av vagnar som transporterar vägfordon lastade med paket.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Krav på att sätta etiketter på vagnar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Om vägfordonen har etiketter som motsvarar paketen i lasten behöver vagnarna inte ha några etiketter.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer – Article 21.3.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

SE Sverige

RA-a-SE-1

Typ: Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods som expressgods behöver inte vara försedda med etiketter.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods ska vara försedda med etiketter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Järnvägsvagnar som transporterar farligt gods som expressgods behöver inte vara försedda med etiketter.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Gods som ska få kallas expressgods enligt RID omfattas av kvantitativa begränsningar. Med andra ord rör det sig om små mängder.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

UK Förenade kungariket

RA-a-UK-1

Typ: Transport av vissa relativt ofarliga radioaktiva föremål, exempelvis klockor, armbandsur, rökdetektorer och kompassrosor.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: Största delen av bestämmelserna i RID.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bestämmelserna om transport av ämnen av klass 7.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Vissa varor som innehåller begränsade mängder radioaktiva ämnen undantas helt från de nationella bestämmelserna.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg. 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods [Amendment] Regulations 1999).

Kommentarer: Detta undantag är en kortsiktig åtgärd, som inte längre kommer att vara nödvändig när liknande ändringar av IAEA:s föreskrifter har införlivats med RID.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-UK-2

Typ: Lättnad av begränsningarna för transporter av samlastade explosiva ämnen och för transporter av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods, i vagnar, fordon och containrar (N4/5/6).

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 7.5.2.1 och 7.5.2.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Begränsningar av vissa typer av samlastning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Den nationella lagstiftningen är mindre begränsande när det gäller samlastning av explosiva ämnen, förutsatt att sådana transporter kan ske riskfritt.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg. 2(6) (as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods [Amendment] Regulations 1999).

Kommentarer: Förenade kungariket vill tillåta vissa anpassningar av bestämmelserna för samlastning av explosiva ämnen med andra explosiva ämnen och samlastning av explosiva ämnen med andra typer av farligt gods. Alla anpassningar kommer dock att innebära en begränsning av mängden av en eller flera delar av lasten och kommer endast att tillåtas förutsatt att alla rimliga och genomförbara åtgärder har vidtagits för att förhindra att de explosiva ämnena kommer i kontakt med, eller på annat sätt äventyrar eller blir utsatta för fara från sådant gods.

Exempel på anpassningar som Förenade kungariket kan komma att tillåta är:

1. Explosiva ämnen som klassificerats med UN-nummer 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 eller 0361 får transporteras i samma fordon som farligt gods som klassificerats med UN-nummer 1942. Mängden av UN 1942 som får transporteras ska begränsas genom att det betraktas som ett explosivt ämne enligt 1.1D.
2. Explosiva ämnen som klassificerats med UN-nummer 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 eller 0453 får transporteras i samma fordon som farligt gods (med undantag av brandfarliga gaser, smittfarliga ämnen och giftiga ämnen) i transportkategori 2 eller farligt gods i transportkategori 3, eller en kombination av dessa, förutsatt att den totala vikten eller volymen av farligt gods i transportkategori 2 inte överstiger 500 kg eller liter och att den sammanlagda nettovikten för sådana explosiva ämnen inte överstiger 500 kg.

3. Explosiva ämnen enligt 1.4G får transporteras med brandfarliga vätskor och gaser i transportkategori 2 eller ej brandfarliga, ej giftiga gaser i transportkategori 3, eller en kombination av dessa i samma fordon, förutsatt att den totala vikten eller volymen för farligt gods inte överstiger 200 kg eller liter och den sammanlagda nettovikten för explosiva ämnen inte överstiger 20 kg.
4. Explosiva föremål som klassificerats med UN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får transporteras med explosiva föremål i samhanteringsgrupp D, E eller F av vilka de utgör beståndsdelar. Den totala mängden av explosiva ämnen med UN-nummer 0106, 0107 eller 0257 får inte överstiga 20 kg.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-UK-3

Typ: Tillstånd för olika "maximala totala kvantiteter per transportenhet" för gods av klass 1 i kategori 1 och 2 i tabellen i 1.1.3.1.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 1.1.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Undantag beroende på transportens art.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Fastställande av regler om undantag för begränsade kvantiteter och samlastade explosiva ämnen.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b).

Kommentarer: Att tillåta olika begränsade kvantitetsgränser och multiplikationsfaktorer för samlastat gods av klass 1, dvs. 50 för kategori 1 och 500 för kategori 2. Vid beräkning av blandad last ska multiplikationsfaktorerna anges som 20 för transportkategori 1 och 2 för transportkategori 2.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-a-UK-4

Typ: Antagande av RA-a-FR-6.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 5.3.1.3.2.

Innehåll i bilagan till direktivet: Lättnader i kravet på etikettering vid kombitransport.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Kravet på storetikettering är inte tillämpligt när fordonets storetiketter är klart synliga.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Kommentarer: Detta har alltid varit en nationell bestämmelse i Förenade kungariket.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

**På grundval av artikel 6.2 bi i detta direktiv.**

DE Tyskland

RA-bi-DE-1

Typ: Transporter av klass 9 PCB-kontaminerat material i bulk.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 7.3.1.

Innehåll i bilagan till direktivet: Bulktransporter.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Tillstånd för bulktransporter i fordon med växelflak eller containrar som förseglats för att inte släppa in vätskor eller damm.

Hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 11.

Kommentarer: Undantag begränsat t.o.m. den 31 december 2004. Från och med 2005 gäller samma bestämmelser i ADR och RID.

Se även det multilaterala avtalet M137.

Förteckning nr 4\*.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

RA-bi-DE-2

Typ: Transporter av förpackat farligt avfall.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 1 till 5.

Innehåll i bilagan till direktivet: Klassificering, förpackning och märkning.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Klass 2 till 6.1, 8 och 9. Samemballering och transport av farligt avfall i förpackningar och IBC (småbulkbehållare). Avfall måste vara förpackat i inre förpackningar (när det samlas in) och delas in i specifika avfallsgrupper (för att undvika farliga reaktioner inom en avfallsgrupp). Användning av skriftliga specialinstruktioner som rör avfallsgrupperna och som fraktsedel. Insamling av avfall från hushåll, laboratorier, etc.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.

Kommentarer: Förteckning nr 6\*.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

SE Sverige

RA-bi-SE-1

Typ: Transport av farligt avfall till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Hänvisning till bilaga II avsnitt II.1 till detta direktiv: 2, 5.2 och 6.1.

Innehållet i bilagan till direktivet: Klassificering och märkning, samt bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar.

Den nationella lagstiftningens innehåll: Lagstiftningen innehåller förenklade klassificeringskriterier, mindre stränga krav för tillverkning och provning av förpackningar, och ändrade bestämmelser om märkning och etikettering. I stället för att farligt avfall klassificeras i enlighet med RID delas det in i olika avfallsgrupper. Varje avfallsgrupp innehåller ämnen som i enlighet med RID kan samemballeras. Varje förpackning ska märkas med koden för den berörda avfallsgruppen i stället för UN-numret.

Ursprunglig hänvisning till den nationella lagstiftningen: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Kommentarer: Dessa bestämmelser får endast tillämpas för transport av farligt avfall från offentliga återvinningsstationer till anläggningar för bortskaffande av farligt avfall.

Sista giltighetsdag: 30 juni 2015.

---

## BILAGA III

**TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR****III.1 ADN**

Bestämmelser som bifogas ADN, som gäller från och med den 1 juli 2009, samt artiklarna 3 f), 3 h), 8.1 och 8.3 i ADN. "Kontraktslutande part" ska ersättas med "medlemsstat" i lämpliga fall.

**III.2 Kompletterande övergångsbestämmelser**

1. Medlemsstaterna får behålla de restriktioner avseende transport av ämnen som innehåller dioxiner och furaner som gällde den 30 juni 2009.
2. Certifikat i enlighet med bilaga III, avsnitt III.1 (8.1), som utfärdats före eller under den övergångsperiod som avses i artikel 7.2 ska vara giltiga till och med den 30 juni 2016, om det inte anges en kortare giltighetstid i certifikatet.

**III.3 Nationella undantag**

---

## DIREKTIV

## KOMMISSIONENS DIREKTIV 2008/87/EG

av den 22 september 2008

## om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991  
om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för  
transport av gods och passagerare på inre vattenvägar <sup>(2)</sup>.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv  
2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter  
för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv  
82/714/EEG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 20.1 första meningen, och

*Artikel 1*

Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras enligt bilaga I till  
detta direktiv.

av följande skäl:

(1) Efter antagandet av direktivet i december 2006 har man  
enats om att ändra bestämmelserna om inspektion av  
fartyg på Rhen i enlighet med artikel 22 i den reviderade  
konventionen för sjöfarten på Rhen. Direktiv  
2006/87/EG måste därför ändras i enlighet med detta.

*Artikel 2*

Bilagorna V och VI till direktiv 2006/87/EG ska ändras enligt  
bilaga II till detta direktiv.

(2) Det bör säkerställas att gemenskapens certifikat för fartyg  
och det fartygscertifikat som utfärdas enligt bestämmel-  
serna om inspektion av fartyg på Rhen utfärdas på basis  
av tekniska föreskrifter som garanterar en likvärdig säker-  
hetsnivå.

*Artikel 3*

De medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i  
direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft de bestämmelser, lagar och  
andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv  
med verkan från och med den 30 december 2008. De ska till  
kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser  
tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser  
och detta direktiv.

(3) För att undvika snedvridningar av konkurrensen och  
olika nivåer av säkerhet måste ändringarna av direktiv  
2006/87/EG genomföras så snabbt som möjligt.

(4) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga  
med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 7 i

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla  
en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvis-  
ning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvis-  
ningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

*Artikel 4*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 5*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som avses i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

Utfärdat i Bryssel den 22 september 2008.

*På kommissionens vägnar*

Antonio TAJANI

*Vice ordförande*

---



## BILAGA I

Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Innehållsförteckningen ska ändras på följande sätt.

a) I artikel 2.18 ska rubriken ersättas med följande:

”Artikel 2.18 – Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg”.

b) I artikel 6.09 ska rubriken ersättas med följande:

”Artikel 6.09 – Besiktning och regelbundna inspektioner”.

c) Följande artikel ska införas som artikel 10.03c:

”Artikel 10.03c – Fasta brandbekämpningssystem för att skydda föremål”.

2. I Artikel 2.07 punkt 1 ska ”officiellt nummer” ersättas med ”europeiskt identifieringsnummer för fartyg”.

3. Artikel 2.17 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska följande mening läggas till:

”De ska uppdatera det register som avses i punkt 1 i enlighet därmed.”

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 3:

”3. I syfte att införa bestämmelser för att upprätthålla säkerhet och lugn vid sjöfart och för genomförandet av artiklarna 2.02–2.15 liksom artiklarna 8, 10, 11, 12, 15, 16 och 17 i detta direktiv kommer endast lästillträde till registret enligt förslaget i bilaga VI att beviljas andra medlemsstaters behöriga myndigheter, avtalsstater i Mannheimkonventionen och, så länge som likvärdig sekretess garanteras, tredje land på basis av administrativa avtal.”

4. Artikel 2.18 ska ersättas med följande:

”Artikel 2.18

**Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg**

1. Det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg, nedan kallat *europeiska identifieringsnummer för fartyg*, ska bestå av åtta arabiska siffror enligt tillägg III.

2. Den behöriga myndighet som utfärdar ett gemenskapscertifikat ska på detta gemenskapscertifikat ange det europeiska identifieringsnumret för fartyg. Om farkosten inte har ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg vid den tid då gemenskapscertifikatet utfärdas ska identifieringsnumret tilldelas farkosten av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där farkosten är registrerad eller har sin hemmahamn.

När det gäller farkoster från länder där ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg inte kan tilldelas ska de behöriga myndigheter som utfärdar gemenskapscertifikat tilldela ett europeiskt identifieringsnummer som ska anges på gemenskapscertifikatet.

3. Endast ett enda europeiskt identifieringsnummer för fartyg kan tilldelas en farkost. Det europeiska identifieringsnumret för fartyg utfärdas endast en gång och förblir oförändrat under farkostens hela livstid.

4. Farkostens ägare eller dennes ombud ska ansöka om ett europeiskt identifieringsnummer för fartyg hos de behöriga myndigheterna. Ägaren eller ombudet ska också fästa det europeiska identifieringsnummer som förts in i gemenskapscertifikatet på farkosten.

5. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namnet på de behöriga myndigheter som är ansvariga för att tilldela det europeiska identifierings-numret för fartyg. Kommissionen ska föra register över dessa behöriga myndigheter och behöriga myndigheter som meddelats av tredje land, och ska hålla registret tillgängligt för medlemsstaterna. På begäran ska registret också hållas tillgängligt för tredjelands behöriga myndigheter.
  6. De behöriga myndigheterna i enlighet med punkt 5 ska vidta åtgärder för att informera övriga behöriga myndigheter som är upptagna i det register som förs i enlighet med punkt 5 om alla europeiska identifieringsnummer för fartyg som tilldelas samt de uppgifter för identifikation av fartyget som anges i tillägg IV. Dessa uppgifter kan hållas tillgängliga för behöriga myndigheter i andra medlemsstater, avtalsstater i Mannheimkonventionen och, om likvärdig sekretess garanteras, tredjeland på basis av administrativa avtal i syfte att införa bestämmelser för att upprätthålla säkerhet och lugn vid sjöfart och för genomförandet av artiklarna 2.02–2.15, 2.18.3 och artiklarna 8, 10, 11, 12, 15, 16 och 17 i detta direktiv.”
5. I Artikel 2.19 punkt 2 andra stycket ska 'officiella nummer' ersättas med 'europeiska identifieringsnummer för fartyg'.
6. Artikel 6.02 punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”1. Om styrordningen har en motoriserad drivenhet, ska det finnas en separat reservdrivenhet eller en extra manuell drivenhet. Om rodersystemets drivenhet stannar eller vid tekniskt fel måste den separata reservdrivenheten eller den manuella drivenheten vara i bruk inom fem sekunder”
7. Artikel 6.03 ska ersättas med följande:
- ”Artikel 6.03
- Hydraulisk drivenhet för styrordningen**
1. Ingen annan strömförbrukande apparat får anslutas till den hydrauliska drivenheten för styrordningen.
  2. Hydraultankar ska vara utrustade med en larmanordning som övervakar oljan, så att den hålls på en nivå som krävs för säker drift.
  3. Rörsystemets dimensioner, konstruktion och placering ska vara sådana att de i möjligaste mån är skyddade mot mekaniska skador eller skador på grund av brand.
  4. Hydraulslangar
    - a) är endast tillåtna, om det är nödvändigt att använda sådana för att dämpa vibrationer eller för att de ingående delarna ska kunna röra sig fritt,
    - b) ska vara konstruerade för ett tryck som minst motsvarar högsta arbetstryck,
    - c) ska bytas ut senast vart åttonde år.
  5. Hydraulcylindrar, hydraulpumpar och hydraulmotorer samt elektriska motorer ska besiktigas minst vart åttonde år av ett specialiserat företag och vid behov repareras.”
8. Artikel 6.07.2 ska ändras på följande sätt:
- a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

”Ett ljud- och ljuslarm ska finnas vid styrplatsen för att varna för följande:”
  - b) Punkt a ska ersättas med följande:

”a) Minskning av oljan i hydraultankarna till lägsta nivå enligt artikel 6.03.2 och minskning av hydraulsystemets arbetstryck.”

9. Artikel 6.09 ska ersättas med följande:

”Artikel 6.09

**Besiktning och regelbundna inspektioner**

1. Ett inspektionsorgan ska kontrollera att styrinrättningen installerats på rätt sätt. För detta ändamål kan inspektionsorganet begära att få se följande dokument:
  - a) Beskrivning av styrinrättningen.
  - b) Ritningar och information om styranordningens drivenheter och styrkontrollsystem.
  - c) Information om styranordningen.
  - d) Elkretsschema.
  - e) Beskrivning av girhastighetsregulatorn.
  - f) Drift- och underhållsanvisningar för styrinrättningen.
2. Styrinrättningen som helhet ska kontrolleras med ett manöverprov. Om en girhastighetsregulator har installerats ska det kontrolleras att en fastställd rutt kan hållas med säkerhet och att svängar kan utföras på ett säkert sätt.
3. Motoriserade styrinrättningar ska inspekteras av en expert
  - a) innan de tas i drift,
  - b) efter ett tekniskt fel,
  - c) efter ändringar eller reparationer,
  - d) regelbundet minst vart tredje år.
4. Inspektionen ska åtminstone omfatta följande:
  - a) Kontroll av att styrinrättningen överensstämmer med de godkända ritningarna och vid de regelbundna inspektionerna en kontroll av huruvida ändringar har gjorts.
  - b) Provning av styrinrättningen i alla driftlägen.
  - c) Visuellt kontroll och täthetskontroll av de hydrauliska delarna, särskilt ventiler, rörsystem, hydraulslangar, hydraulcylindrar, hydraulpumpar och hydraulfilter.
  - d) Visuellt kontroll av de elektriska delarna, särskilt reläer, elmotorer och säkerhetsanordningar.
  - e) Kontroll av ljud- och ljuskontrollenheterna.
5. Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av inspektören och i vilket datum för inspektionen anges, ska utfärdas.”

10. Artikel 7.02 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska det första stycket ersättas med följande:

”Den för rorsmannen skymda zonen förut i olastat skick med halvfyllt bränsleförråd men utan ballast får inte överstiga två fartyglängder eller 250 m, beroende på vilket som är kortast, till vattenytan.”

b) I punkt 6 ska det andra stycket ersättas med följande:

”För att undvika reflexer ska bryggans frontfönster vara bländfria eller monterade så att de på ett effektivt sätt förhindrar reflexer. Detta krav ska anses uppfyllt när fönstren har en lutning från det vertikala planet med den övre delen i en vinkel utåt på minst 10° och högst 25°.”

11. Artikel 8.05.7 ska ersättas med följande:

”7. Distributionsrören för bränsle ska vara försedda med en snabbstängningsventil direkt vid tanköppningen som kan manövreras från däck, även när rummen i fråga är låsta.

Om manöverorganet är dolt, får inte locket eller skyddet kunna låsas.

Manöverorganet ska markeras med rött. Om organet är dolt ska det märkas med en symbol för den snabbstängande ventilen i enlighet med bild 9 i tillägg I med en sidolängd på minst 10 cm.

Det första stycket gäller inte bränsletankar som är monterade direkt på motorn.”

12. I artikel 9.15.9 ska följande mening läggas till:

”Antalet kabelfogar ska vara minsta möjliga.”

13. Artikel 10.03a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av inspektören och i vilket datum för inspektionen anges, ska utfärdas.”

b) Punkt 10 ska utgå.

14. Artikel 10.03b ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande punkt läggas till som punkt d:

”d) FK-5-1-12 (dodekafluoro-2-metylpentan-3-on).”

b) I punkt 4 ska punkt b ersättas med följande:

”b) Munstyckena ska vara dimensionerade och monterade på ett sådant sätt att släckmedlet fördelas jämnt. Släckmedlet ska i synnerhet vara effektivt även under golvplattorna.”

c) I punkt 5 e ska led cc ersättas med följande:

”cc) Åtgärder som besättningen ska vidta när brandbekämpningssystemet är utlöst och när den får tillträde till det skyddade utrymmet efter utlösning eller översvämning, särskilt när det gäller en eventuell närvaro av farliga ämnen.”

d) I punkt 9 ska led e ersättas med följande:

"e) Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av inspektören och i vilket datum för inspektionen anges, ska utfärdas."

e) Punkt 13 ska ersättas med följande:

"13. FK-5-1-12 - brandbekämpningssystem

För brandbekämpningssystem i vilka FK-5-1-12 används som släckmedel ska utöver kraven i punkterna 1–9 följande bestämmelser uppfyllas:

- a) Om flera utrymmen med olika bruttovolym ska skyddas, ska varje utrymme vara försett med ett eget brandbekämpningssystem.
- b) Varje FK-5-1-12-behållare som är installerad i det utrymme som ska skyddas ska vara försedd med en övertrycksventil. Om behållaren utsätts för följderna av brand och brandbekämpningssystemet inte har utlöst, ska övertrycksventilen utan risker släppa ut behållarens innehåll i det utrymme som ska skyddas
- c) Varje behållare ska vara utrustad med en anordning för kontroll av gastrycket.
- d) Behållare får inte fyllas till mer än 1,00 kg/l. Den specifika volymen för FK-5-1-12 som inte är under tryck ska anses vara 0,0719 m<sup>3</sup>/kg.
- e) Volymen för det utrymme som ska skyddas ska uppgå till minst 5,5 % av utrymmets bruttovolym. Denna volym ska tillföras på 10 sekunder.
- f) FK-5-1-12-behållarna ska vara försedda med en tryckövervakare som utlöser en akustisk eller optisk varningssignal i styrhytten vid icke-avsedd förlust av drivmedel. Om det inte finns någon styrhytt ska varningssignalen avges utanför det utrymme som ska skyddas.
- g) Efter utlösning av systemet får koncentrationen i det utrymme som ska skyddas inte överstiga 10 %."

15. Följande artikel ska införas som artikel 10.03c:

"Artikel 10.03c

**Fasta brandbekämpningssystem för att skydda föremål**

Fasta brandbekämpningssystem för att skydda föremål ska endast vara tillåtna på grundval av rekommendationer från kommittén."

16. I artikel 10.05.2 ska det första stycket ersättas med följande:

"2. Det ska finnas en personlig, automatiskt uppblåsbar räddningsväst enligt Europastandard EN 395: 1998, EN 396: 1998, EN ISO 12402-3: 2006 eller EN ISO 12402-4: 2006 inom räckhåll för alla personer som normalt finns ombord."

17. I artikel 14.13 ska följande mening införas efter den andra meningen:

"När det gäller passagerarfartyg ska experten dessutom kontrollera om det finns ett giltigt inspektionscertifikat som intygar att gaslarmsystemet enligt artikel 15.15.9 är korrekt installerat eller en inspektion av det."

18. Artikel 15.03 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande mening läggas till:

”Uppgifter om fryskepp som beaktas vid stabilitetsberäkningen ska bestämmas med hjälp av ett krängningsprov.”

b) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) I det tredje stycket ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”Dessutom ska kravet i punkt 3d bestyrkas för följande lastkondition:”

ii) Det sista stycket ska utgå.

c) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna a, b och c ska ersättas med följande:

”a) Den maximala rätande hävarmen  $h_{\max}$  ska inträffa vid en krängningsvinkel på  $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$  och får inte vara mindre än 0,20 m. Om  $\varphi_f < \varphi_{\max}$  får den rätande hävarmen vid flödningsvinkeln  $\varphi_f$  dock inte vara mindre än 0,20 m.

b) Flödningsvinkeln  $\varphi_f$  får inte vara mindre än  $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ .

c) Arealen A under kurvan för den rätande hävarmen ska beroende på positionen för  $\varphi_f$  och  $\varphi_{\max}$  uppnå minst följande värden:

Fall			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ eller $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m.rad till den mindre av vinklarna $\varphi_{\max}$ eller $\varphi_f$
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m.rad till vinkeln $\varphi_{\max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m.rad till vinkeln $\varphi_f$
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ and $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m.rad till vinkeln $\varphi = 30^\circ$

I denna figur gäller följande:

$h_{\max}$  den största hävarmen

$\varphi$  krängningsvinkeln

$\varphi_f$  flödningsvinkeln, dvs. den krängningsvinkel vid vilken öppningar i skrovet, överbyggnaden eller däckhusen som inte kan tillslutas vattentätt, översvämmas

$\varphi_{\text{mom}}$  den maximala krängningsvinkeln enligt e

$\varphi_{\max}$  den krängningsvinkel vid vilken den maximala rätande hävarmen inträffar

A arean under kurvan för den rätande hävarmen”

ii) Led e ska ersättas med följande:

”e) Krängningsvinkeln  $\varphi_{\text{mom}}$  får i följande två fall inte överskrida 12°:

aa) Vid tillämpning av krängningsmomentet beroende på personer och vind enligt punkterna 4 och 5.

bb) Vid tillämpning av krängningsmomentet beroende på personer och girning enligt punkterna 4 och 6.”

d) I punkt 4 ska

” $n_i = 4$  för fria däcktor och däcktor med flyttbara möbler,

för däcktor med fasta sittmöbler såsom bänkar ska  $n_i$  beräknas med en bredd på 0,45 m och ett djup på 0,75 m per person”

ersättas med följande:

” $n_i = 3,75$  för fria däcktor och däcktor med flyttbara möbler,

för däcktor med fasta sittmöbler såsom bänkar ska  $n_i$  beräknas med en bredd på 0,50 m och ett djup på 0,75 m per person”

e) Punkt 9 ska ändras på följande sätt:

i) Tabellen under inledningsfrasen i det andra stycket ska ersättas med följande tabell:

	”1-avdelningsstatus	2-avdelningsstatus
Sidoskadans utsträckning		
längskeppsled 1 [m]	0,10 · $L_{WL}$ , dock inte mindre än 4,00 m	0,05 · $L_{WL}$ , dock inte mindre än 2,25 m
tvärskeppsled b [m]	B/5	0,59
vertikalled h [m]	från fartygets botten och uppåt utan begränsning	
Bottenskadans utsträckning		
längskeppsled 1 [m]	0,10 · $L_{WL}$ , dock inte mindre än 4,00 m	0,05 · $L_{WL}$ , dock inte mindre än 2,25 m
tvärskeppsled b [m]	B/5	
vertikalled h [m]	0,59, rörledningar som installerats enligt artikel 15.02.13 c ska anses intakta”	

ii) I led d ska det sista stycket utgå.

f) I punkt 10 ska följande led läggas till som led d:

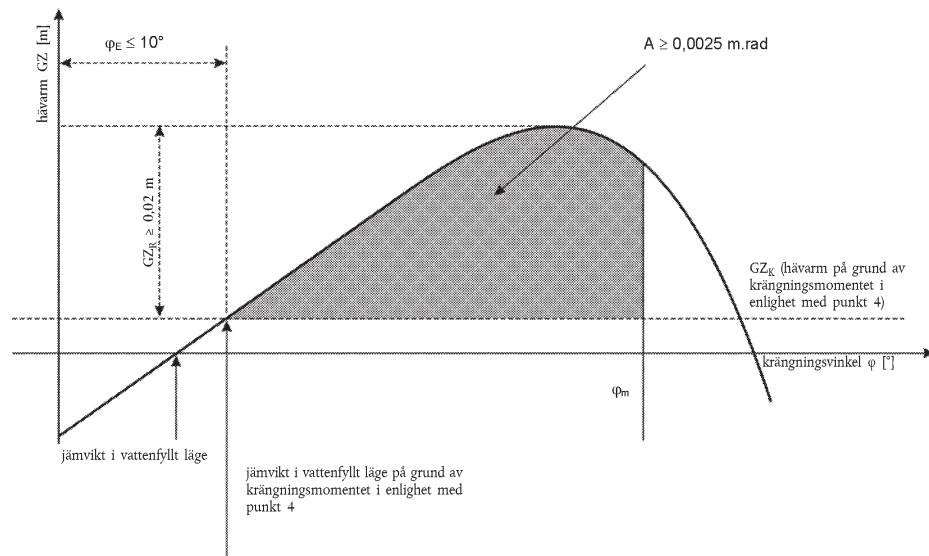
”d) Beräkningen av effekten av den fria ytan under de mellanliggande faserna av vatteninströmning ska bygga på de skadade avdelningarnas bruttoyta.”

g) Punkt 11 ska ändras på följande sätt:

i) I inledningsfrasen ska ”på grund av personer” utgå.

ii) Led b ska ersättas med följande:

"b) Över jämviktsläget ska den positiva delen av kurvan för den rätande hävarmen visa ett värde för den rätande hävarmen på  $GZ_R \geq 0,02$  m med en area  $A \geq 0,0025$  m<sup>2</sup>. Dessa minimivärden för stabilitet ska uppfyllas till dess att den första oskyddade öppningen hamnar under vatten eller under alla omständigheter innan en krängningsvinkel på  $\varphi_m$  of  $25^\circ$  uppnås.



I denna figur gäller följande:

- $\varphi_E$  är krängningsvinkeln under vatteninströmningens slutskede med beaktande av krängningsmomentet i enlighet med punkt 4.
- $\varphi_m$  är vinkeln för förlust av stabilitet, den vinkel vid vilken den första oskyddade öppningen hamnar under vatten eller  $25^\circ$ . Det minsta värdet ska användas
- $GZ_R$  är den återstående rätande hävarmen under vatteninströmningens slutskede med beaktande av krängningsmomentet i enlighet med punkt 4.
- $GZ_K$  är den krängande hävarmen från krängningsmomentet i enlighet med punkt 4."

19. Artikel 15.06 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 a ska följande mening läggas till:

"utrymmen, utom kabiner, och grupper av utrymmen som endast har en utgång ska ha minst en nödutgång."

b) I punkt 8 a ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"Samlingsområdenas totala yta ( $A_S$ ) ska motsvara minst värdet av följande formel:"

20. Artikel 15.09 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska det första stycket ersättas med följande:

"Utöver de livbojar som anges i artikel 10.05.1 ska alla delar av det däck som är avsett för passagerare och som inte är inbyggt vara utrustat med lämpliga livbojar som ska placeras på båda sidor av fartyget och högst 20 m ifrån varandra. Livbojarna ska anses som lämpliga om de uppfyller kraven i



— Europastandard EN 14144: 2003, eller

— den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) kapitel III regel 7.1, och den internationella livräddningsutrustningskoden (LSA-koden) punkt 2.1.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Utöver de livbojar som anges i punkt 1 ska personlig livräddningsutrustning enligt artikel 10.05.2 finnas inom räckhåll för all personal ombord. För ombordanställda som inte har ansvar för arbetsuppgifter enligt säkerhetsrutinerna är icke-upplåsbare eller halvautomatiskt upplåsbare flytvästar enligt de standarder som anges i artikel 10.05.2 tillåtna.”

c) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket ska ersättas med följande:

”Utöver den livräddningsutrustning som anges i punkt 1 och 2 ska personlig livräddningsutrustning enligt artikel 10.05.2 finnas för 100 % av det högsta tillåtna antalet passagerare. Icke-upplåsbare eller halvautomatiskt upplåsbare flytvästar enligt de standarder som anges i artikel 10.05.2 är också tillåtna.”

ii) Det andra stycket ska utgå.

21. Artikel 15.10.6 sista meningen ska ersättas med följande:

”Reservströmsanläggningen ska vara installerad ovanför marginallinjen och så långt bort som möjligt från kraftkällorna enligt artikel 9.02.1 för att säkerställa att, i händelse av vatteninströmning enligt artikel 15.03.9 den inte hamnar under vatten samtidigt med dessa kraftkällor.”

22. Artikel 15.11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) I d ska led aa ersättas med följande:

”aa) Bilaga I del 3 till koden för brandprovningmetoder, och”

ii) Följande led ska läggas till som led e:

”e) Inspektionsorganet får enligt koden för brandprovningmetoder föreskriva en provning av en slumpvis vald skiljevägg för att säkerställa att den uppfyller kraven i punkt 2 om motståndskraft och temperaturökning.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Skiljeväggar

a) mellan utrymmen ska vara utformade enligt följande tabeller:

aa) Tabell för skiljeväggar mellan utrymmen där inga trycksatta sprinklersystem enligt artikel 10.03a är installerade.

Utrymmen	Kontrollcentraler	Trapphus	Samlingsområden	Salonger	Maskinrum	Kök	Förrådsrum
Kontrollcentraler	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A30	A60	A60	A60
Trapphus		—	A0	A30	A60	A60	A60
Samlingsområden			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A60	A60
Salonger				—/B15 <sup>(3)</sup>	A60	A60	A60
Maskinrum					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Kök						A0	A60/B15 <sup>(5)</sup>
Förrådsrum							—

<sup>(1)</sup> Skiljeväggar mellan kontrollcentraler och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A0, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(2)</sup> Skiljeväggar mellan salonger och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A30, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(3)</sup> Skiljeväggar mellan kabiner, skiljeväggar mellan kabiner och korridorer samt vertikala skiljeväggar som delar upp salonger enligt punkt 10 ska uppfylla kraven för typ B15 för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B0.

<sup>(4)</sup> Skiljeväggar mellan maskinrum enligt artiklarna 15.07 och 15.10.6 ska uppfylla kraven för typ A60, i annat fall ska de uppfylla kraven för typ A0.

<sup>(5)</sup> B15 är tillräcklig för skiljeväggar mellan kök å ena sidan och kallförrådsrum och matförrådsrum å andra sidan.

bb) Tabell för skiljeväggar mellan utrymmen där trycksatta sprinklersystem enligt artikel 10.03a är installerade.

Utrymmen	Kontrollcentraler	Trapphus	Samlingsområden	Salonger	Maskinrum	Kök	Förrådsrum
Kontrollcentraler	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A0	A60	A30	A30
Trapphus		—	A0	A0	A60	A30	A0
Samlingsområden			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A30	A30
Salonger				—/B0 <sup>(3)</sup>	A60	A30	A0
Maskinrum					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Kök						—	B15
Förrådsrum							—

<sup>(1)</sup> Skiljeväggar mellan kontrollcentraler och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A0, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(2)</sup> Skiljeväggar mellan salonger och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A30, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(3)</sup> Skiljeväggar mellan kabiner, skiljeväggar mellan kabiner och korridorer samt vertikala skiljeväggar som delar upp salonger enligt punkt 10 ska uppfylla kraven för typ B15 för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B0.

<sup>(4)</sup> Skiljeväggar mellan maskinrum enligt artiklarna 15.07 och 15.10.6 ska uppfylla kraven för typ A60, i annat fall ska de uppfylla kraven för typ A0.

b) Skiljeväggar av typ A är skott, väggar och däck som uppfyller följande krav:

aa) De ska vara av stål eller annat motsvarande material.

bb) De ska vara tillräckligt förstyrkade.

- cc) De ska vara isolerade med ett sådant godkänt icke-brännbart material att medeltemperaturen på den sida som vetter från elden inte stiger till över 140 °C över utgångstemperaturen och att temperaturen inte på något ställe, inklusive öppningarna vid skarvarna, ökar till mer än 180 °C över utgångstemperaturen inom följande angivna tidsrymder:

Typ A60 — 60 minuter

Typ A30 — 30 minuter

Typ A0 — 0 minuter

- dd) De ska vara konstruerade så att de förhindrar att rök och lågor sprids innan en normal brandprovning på en timme är avslutad.

- c) Skiljeväggar av typ B är skott, väggar, däck, tak eller ytbeklädnader som uppfyller följande krav:

- aa) De ska vara gjorda av ett godkänt icke-brännbart material. Alla material som används vid tillverkning och montering av skiljeväggar ska dessutom vara icke-brännbara, utom ytbeklädnanden som ska vara åtminstone flammhämmande.

- bb) De ska uppvisa ett sådant isoleringsvärde att medeltemperaturen på den sida som vetter från elden inte stiger till över 140 °C över utgångstemperaturen och att temperaturen inte på något ställe, inklusive öppningarna vid skarvarna, ökar till mer än 225 °C över utgångstemperaturen inom följande angivna tidsrymder:

Typ B15 — 15 minuter

Typ B0 — 0 minuter

- cc) De ska vara konstruerade så att de förhindrar att lågor sprids innan den första halvtimmen av en normal brandprovning är slut.”

23. Artikel 15.15 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ska inledningsmeningen ersättas med följande:

”Passagerarfartyg med en längd  $L_{WL}$  av högst 25 m som har tillstånd att ta ombord högst 50 passagerare ska styrka tillräcklig stabilitet efter skada enligt artikel 15.03.7–15.03.13 eller som ett alternativ styrka att de uppfyller följande kriterier efter symmetrisk fyllning:”

- b) I punkt 1 ska led e ersättas med följande:

”a) Vatteninströmningen i fartyget får inte överskrida marginallinjen och”

- c) I punkt 5 ska den första meningen ersättas med följande:

”Inspektionsorganet kan frågå tillämpningen av artikel 10.04 när det gäller passagerarfartyg avsedda för högst 250 passagerare och med en längd  $L_{WL}$  av högst 25 m, under förutsättning att de är utrustade med en plattform som kan nås från båda sidorna av fartyget, omedelbart ovanför vattenlinjen, så att personer på ett säkert sätt kan tas upp ur vattnet.”

- d) I punkt 10 ska inledningsmeningen ersättas med följande:

”Följande bestämmelser gäller inte passagerarfartyg med en längd  $L_{WL}$  av högst 25 m:”

24. I artikel 16.06.2 ska ”officiellt nummer” ersättas med ”Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg”.

25. Artikel 21.02 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 g efter hänvisningen till artikel "10.03b" ska följande hänvisning införas:

"Artikel 10.03c"

b) I punkt 2 d ska hänvisningen till "artikel 10.07" ersättas med följande:

"Artikel 10.05".

26. Tabellen i artikel 24.02.2 ska ändras på följande sätt:

a) Följande text i artikel 6.02.1 ska införas efter texten i artikel 6.01.7:

"6.02.1	Närvaro av separata hydraultankar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020
	Dubbel uppsättning styrventiler om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020
	Separerade rörsystem för den andra drivenheten om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020"

b) Texten i artikel 6.02.2 ska ersättas med följande:

"punkt 2	Aktivering av den andra drivenheten med hjälp av ett moment	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010"
----------	---	--

c) Texten i artikel 6.03.1 ska ersättas med följande:

"6.03.1	Anslutning av andra strömförbrukande apparater till den hydrauliska drivenheten för styranordningen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020"
---------	---	--

d) Texten i artikel 6.03.2 ska utgå.

e) Texten i artikel 6.07.2 a ska ersättas med följande:

"6.07.2 a	Nivåalarm i hydraultankarna och larm för arbetstryck	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010"
-----------	--	--

f) Följande text i artikel 7.02.2 ska införas efter texten i artikel 6.08.1:

"7.02.2	Skymd sikt framför fartyget 2 fartyglängder om mindre än 250 m	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2049"
---------	--	--

g) Texten i artikel 8.05.7 ska ersättas med följande:

"7.1	Snabbstängande ventil på tanken som styrs från däck, även när utrymmena i fråga är stängda.	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2050"
------	---	--

h) Texten i artikel 15.01.2 ska ersättas med följande:

"e)	Förbud mot installationer för flytande gas enligt kapitel 14	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045. Övergångsbestämmelsen gäller endast om larmsystem monteras enligt artikel 15.15.9"
-----	--	---

i) Följande text i artikel 15.06.6 c ska införas efter texten i artikel 15.06.6 b:

"c)	Inga räddningsvägar genom maskinrum	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2007
	Inga räddningsvägar genom kök	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015"

j) Texten i artikel 15.06.7 ska ersättas med följande:

"punkt 7	Lämpligt säkerhetsledningssystem	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015"
----------	----------------------------------	--

k) Texten i artikel 15.06.16 ska ersättas med följande:

"punkt 16	Dricksvattensystem enligt artikel 12.05	N.E.O. senast den 31 december 2006"
-----------	---	-------------------------------------

l) Texten i artikel 15.07 ska ersättas med följande:

"15.07	Krav för framdrivningssystemet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015"
--------	--------------------------------	--

m) Texten i artikel 15.09.4 ska ersättas med följande:

"punkt 4	Livräddningsredskap	För passagerarfartyg som var utrustade med kollektiva livräddningsredskap enligt artikel 15.09.5 före den 1 januari 2006 anses dessa redskap som ett alternativ till personlig livräddningsutrustning.
		För passagerarfartyg som var utrustade med kollektiva livräddningsredskap enligt artikel 15.09.6 före den 1 januari 2006 anses dessa redskap som ett alternativ till personlig livräddningsutrustning till utfärdandet eller förlängningen av gemenskaps-certifikatet efter den 1 januari 2010."

n) Texten i artikel 15.10.3 ska ersättas med följande:

"punkt 3	Tillräcklig nödbelysning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015"
----------	--------------------------	--

o) Texten i artikel 15.10.6 ska ersättas med följande:

”punkt 6 första meningen	Skiljeväggar enligt artikel 15.11.2	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015
andra och tredje meningen	Kabelinstallation	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015
fjärde meningen	Reservströmsanläggningen ovanför marginallinjen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015”

p) Texten i artikel 15.12.1 ska ersättas med följande:

”15.12.1c	Bärbara brandsläckare i kök	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet”
-----------	-----------------------------	---

q) Texten i artikel 15.12.2 ska ersättas med följande:

”punkt 2 a	Andra brandpump	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010”
------------	-----------------	--

r) Texten i artikel 15.12.3 ska ersättas med följande:

”punkt 3 b och 3 c	Tryck och vattenstrålelängd	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010”
--------------------	-----------------------------	--

s) Texten i artikel 15.12.9 ska ersättas med följande:

”punkt 9	Brandsläckningsanordning i maskinrum	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015”
----------	--------------------------------------	--

27. I artikel 24.03.1 ska texten i 15.05 ersättas med följande:

”15.05	Antal passagerare	Utfärdande eller förlängning av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045”
--------	-------------------	--

28. Tabellen i artikel 24.06.5 ska ändras på följande sätt:

a) Följande text ska införas efter texten i kapitel 3:

	”KAPITEL 6		
6.02.1	Dubbel uppsättning styrventiler om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020	1.4.2007
	Separerade rörsystem för den andra drivenheten om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020	1.4.2007
6.03.1	Anslutning av andra strömförbrukande apparater till den hydrauliska drivenheten för styrordningen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020	1.4.2007
6.07.2 a	Nivåalarm i hydrantankarna och larm för arbetstryck	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.4.2007

7.02.2	KAPITEL 7 Skymd sikt framför fartyget 2 fartygs- längder om mindre än 250 m	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2049	30.12.2008"
--------	---	---	-------------

b) Följande text i artikel 8.05.7 första meningen ska införas efter texten i artikel 8.03.3

"punkt 8.05.7 första meningen	Snabbstängande ventil på den tank som styrs från däck, även när utrym- mena i fråga är stängda.	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2015	1.4.2008"
--	---	---	-----------

c) Texten i artikel 15.01.2 ska ersättas med följande:

"e)	Förbud mot installationer för flytande gas enligt kapitel 14	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter 1.1.2045. Övergångsbestäm- melsen gäller endast om larmsystem monteras enligt artikel 15.15.9	1.1.2006"
-----	---	--	-----------

d) Texten i artikel 15.06.6c ska ersättas med följande:

"c)	Inga räddningsvägar genom maskinrum	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2007	1.1.2006"
	Inga räddningsvägar genom kök	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2015	

e) Texten i artikel 15.06.7 ska ersättas med följande:

"punkt 7	Lämpligt säkerhetsledningssystem	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2015	1.1.2006"
----------	----------------------------------	---	-----------

f) Texten i artikel 15.06.16 ska ersättas med följande:

"punkt 16	Dricksvattensystem enligt artikel 12.05	N.E.O. senast den 31 december 2006	1.1.2006"
-----------	---	------------------------------------	-----------

g) Texten i artikel 15.07 ska ersättas med följande:

"15.07	Krav för framdrivningssystemet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifika- tet efter den 1 januari 2015	1.1.2006"
--------	--------------------------------	---	-----------

h) Texten i artikel 15.09.4 ska ersättas med följande:

”punkt 4	Livräddningsredskap	För passagerarfartyg som var utrustade med kollektiva livräddningsredskap enligt artikel 15.09.5 före den 1 januari 2006 anses dessa redskap som ett alternativ till personlig livräddningsutrustning.  För passagerarfartyg som var utrustade med kollektiva livräddningsredskap enligt artikel 15.09.6 före den 1 januari 2006 anses dessa redskap som ett alternativ till personlig livräddningsutrustning fram till utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010.	1.1.2006”
----------	---------------------	---	-----------

i) Texten i artikel 15.10.3 ska ersättas med följande:

”punkt 3	Tillräcklig nödbelysning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015	1.1.2006”
----------	--------------------------	---	-----------

j) Texten i artikel 15.10.6 ska ersättas med följande:

”punkt 6 första meningen	Skiljeväggar enligt artikel 15.11.2.	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015	1.1.2006
andra och tredje meningen	Kabelinstallation	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015	1.1.2006
fjärde meningen	Reservströmsanläggningen ovanför marginallinjen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015	1.1.2006”

k) Texten i artikel 15.12.1 ska ersättas med följande:

”15.12.1 c	Bärbara brandsläckare i kök	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet	1.1.2006”
------------	-----------------------------	--	-----------

l) Texten i artikel 15.12.2 ska ersättas med följande:

”punkt 2 a	Andra brandpump	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.1.2006”
------------	-----------------	---	-----------



m) Följande notering:

"punkt 9	Brandsläckningsanordning i maskinrum	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.1.2006"
"15.12.9	Brandsläckningsanordning i maskinrum av stål eller med motsvarande egenskaper	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045. Övergångsperioden gäller inte passagerarfartyg som kölsträckts efter den 31 december 1995 och vars skrov är av trä, aluminium eller plast och vars maskinrum inte är tillverkade av material enligt artikel 3.04.3 och 3.04.4	1.1.2006"

ska ersättas med följande:

"punkt 9	Brandsläckningsanordning i maskinrum	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015. Övergångsperioden gäller inte passagerarfartyg som kölsträckts efter den 31 december 1995 och vars skrov är av trä, aluminium eller plast och vars maskinrum inte är tillverkade av material enligt artikel 3.04.3 och 3.04.4	1.1.2006"
----------	--------------------------------------	--	-----------

29. Tabellen i artikel 24a.02.2 ska ändras på följande sätt:

a) Följande text i artikel 6.02.1 ska införas efter texten i artikel 6.01.7:

"6.02.1	Närvaro av separata hydraultankar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026
	Dubbel uppsättning styrventiler om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026
	Separerade rörsystem för den andra drivenheten om det finns hydrauliska drivenheter	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026"

b) Texten i artikel 6.02.2 ska ersättas med följande:

"punkt 2	Aktivering av den andra drivenheten med hjälp av ett moment	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026"
----------	---	--

c) Texten i artikel 6.03.1 ska ersättas med följande:

"6.03.1	Anslutning av andra strömförbrukande apparater till den hydrauliska drivenheten för styranordningen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026"
---------	---	--

d) Texten i artikel 6.03.2 ska utgå.

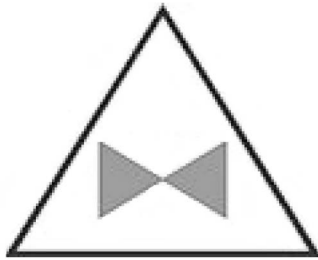
e) Texten i artikel 6.07.2 ska ersättas med följande:

"6.07.2 a	Nivåarm i hydraultankarna och larm för arbetstryck	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2026"
-----------	--	--

f) Texten i artikel 7.02.2–7.02.7 ska ersättas med följande:

"7.02.2–7.02.6	Fri sikt från styrhytten, utom följande punkt	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2049"
----------------	---	--

30. Följande figur 9 ska införas i tillägg I:

"Figur 9 Snabbstängande ventil på tank		Färg: brunt/vit"
---	--	------------------

31. Följande tillägg ska läggas till som tillägg III och tillägg IV:

*"Tillägg III*

**Mall för det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg**

A	A	A	x	x	x	x	x
[Kod för den behöriga myndighet som tilldelar det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg]			[Serienummer]				

I mallen representerar 'AAA' den tresiffriga kod som ges av den behöriga myndighet som tilldelar det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg enligt följande nummerordningar:

001-019	Frankrike
020-039	Nederländerna
040-059	Tyskland
060-069	Belgien
070-079	Schweiz
080-099	förbehållet farkoster som inte är parter i Mannheimkonventionen. Konvention enligt vilken ett Rhenfartygscertifikat har utfärdats före den 1 april 2007
100-119	Norge
120-139	Danmark
140-159	Förenade kungariket
160-169	Island
170-179	Irland
180-189	Portugal
190-199	reserverat
200-219	Luxemburg
220-239	Finland
240-259	Polen
260-269	Estland

270-279	Litauen
280-289	Lettland
290-299	reserverat
300-309	Österrike
310-319	Liechtenstein
320-329	Tjeckien
330-339	Slovakien
340-349	reserverat
350-359	Kroatien
360-369	Serbien
370-379	Bosnien och Hercegovina
380-399	Ungern
400-419	Ryska federationen
420-439	Ukraina
440-449	Vitryssland
450-459	Moldavien
460-469	Rumänien
470-479	Bulgarien
480-489	Georgien
490-499	reserverat
500-519	Turkiet
520-539	Grekland
540-549	Cypern
550-559	Albanien
560-569	F.d. jugoslaviska republiken Makedonien
570-579	Slovenien
580-589	Montenegro
590-599	reserverat
600-619	Italien
620-639	Spanien
640-649	Andorra
650-659	Malta
660-669	Monaco
670-679	San Marino
680-699	reserverat
700-719	Sverige
720-739	Kanada
740-759	Förenta staterna
760-769	Israel
770-799	reserverat
800-809	Azerbajdzjan
810-819	Kazakstan
820-829	Kirgizistan
830-839	Tadzjikistan
840-849	Turkmenistan
850-859	Uzbekistan
860-869	Iran
870-999	reserverat

'xxxxx' representerar det femsiffriga nummer som ges av behöriga myndigheter.

---

## Tillägg IV

**Uppgifter för identifikation av ett fartyg****A. Alla fartyg**

1. Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg i enlighet med artikel 2.18 i denna bilaga (bilaga V del 1 ruta 3 till mallen och bilaga VI femte kolumnen)
2. Farkostens/fartygets namn (bilaga V del 1 ruta 1 till mallen och bilaga VI fjärde kolumnen)
3. Typ av farkost enligt artikel 1.01.1–1.01.28 i denna bilaga (bilaga V del 1 mallens ruta 2)
4. Längd överallt enligt artikel 1.01.70 i denna bilaga (bilaga V del 1 ruta 17a)
5. Bredd överallt enligt artikel 1.01.73 i denna bilaga (bilaga V del 1 ruta 18a)
6. Djupgående enligt artikel 1.01.76 i denna bilaga (bilaga V del 1 ruta 18a)
7. Uppgiftskälla (gemenskapscertifikat)
8. Dödvikt (bilaga V del 1 ruta 2 och bilaga VI elfte kolumnen) för lastfartyg
9. Volymdeplacement enligt artikel 1.01.60 i denna bilaga (bilaga V del 1 ruta 21 och bilaga VI elfte kolumnen) för andra fartyg än lastfartyg
10. Redare (ägaren eller dennes ombud, bilaga II kapitel 2)
11. Utfärdande myndighet (bilaga V del 1 och bilaga VI)
12. Certifikatnummer för gemenskapens fartyg i inlandssjöfart (bilaga V del 1 och bilaga VI första kolumnen i mallen)
13. Utgångsdatum (bilaga V del 1 ruta 11 i mallen och bilaga VI 17e kolumnen i mallen)
14. Upphovsman till dataset

**B. Om uppgifterna är tillgängliga**

1. Nationellt nummer
  2. Typ av farkost enligt de tekniska specifikationerna för elektronisk fartygsrapportering i inlandssjöfart
  3. Enkelt eller dubbelt skrov i enlighet med ADN/ADNR (förordningen om transport av farliga ämnen/förordningen om transport av farliga ämnen på Rhen)
  4. Djup enligt definitionen i artikel 1.01.75
  5. Bruttoton (fartyg i havssjöfart)
  6. IMO-nummer (fartyg i havssjöfart)
  7. Anropssignal (fartyg i havssjöfart)
  8. MMSI-nummer
  9. ATIS-kod
  10. Typ, nummer, utfärdande myndighet och utgångsdatum för andra certifikat”
-

*BILAGA II*

1. Bilaga V till direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:
    - a) I del I fält 3 i förslaget ska "Officiellt nummer" ersättas med "Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg".
    - b) I del II fält 3 i förslaget ska "Officiellt nummer" ersättas med "Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg".
    - c) I del III fält 3 i förslaget ska "Officiellt nummer" ersättas med "Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg".
  2. I bilaga VI femte kolumnen i förslaget ska "Officiella nummer" ersättas med "Unika europeiska identifieringsnummer för fartyg".
-

## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

## DIREKTIV

## KOMMISSIONENS DIREKTIV 2008/126/EG

av den 19 december 2008

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av den Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 20.1, och

av följande skäl:

- (1) Bindande administrativa anvisningar för inspektion har antagits i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Det är därför nödvändigt att ändra direktiv 2006/87/EG i enlighet med detta.
- (2) Det bör säkerställas att gemenskapens fartygscertifikat och det fartygscertifikat som utfärdats i enlighet med förordningen om inspektion av fartyg på Rhen utfärdas på grundval av tekniska föreskrifter, vilket garanterar en likvärdig säkerhetsnivå.
- (3) För att undvika snedvridning av konkurrensen så väl som olika säkerhetsnivåer ska ändringarna av direktiv 2006/87/EG genomföras så snabbt som möjligt.

- (4) De bestämmelser som tillhandahålls i detta direktiv är i enlighet med kommitténs yttrande som fastställdes i artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar <sup>(2)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillägg II till bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 december 2008. De ska genast till kommissionen överlämna texterna till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Medlemsstaterna ska själva avgöra hur en sådan hänvisning ska göras.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2008.

*På kommissionens vägnar*  
Antonio TAJANI  
*Vice ordförande*

---

## BILAGA

Tillägg II till bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ersättas med följande:

## "Tillägg II

**Administrativa anvisningar**

- Nr 1: Föreskrifter för förmåga till undanmanöver och förmåga att vända.
- Nr 2: Föreskrifter för minimihastighet (vid gång framåt), förmåga att stoppa och att backa.
- Nr 3: Föreskrifter för kopplingssystem och kopplingsanordningar för farkoster som lämpar sig för att framdriva eller för framdrivning i en fast sammankoppling.
- Nr 4: Utan innehåll.
- Nr 5: Bullermätningar.
- Nr 6: Utan innehåll.
- Nr 7: Specialankare med minskad massa.
- Nr 8: Vattentäta fönsters styrka.
- Nr 9: Föreskrifter för automatiska trycksatta vattensprinkler.
- Nr 10: Utan innehåll.
- Nr 11: Färdigställande av gemenskapscertifikat.
- Nr 12: Bränsletankar på flytande farkoster.
- Nr 13: Pråmars minsta skrovtjocklek.
- Nr 14: Utan innehåll.
- Nr 15: Fartygets styrfart för egen maskin.
- Nr 16: Utan innehåll.
- Nr 17: Lämpligt brandlarmsystem.
- Nr 18: Bevis på olika fartygsdelars bärlighet, trim och stabilitet.
- Nr 19: Utan innehåll.
- Nr 20: Utrustning för fartyg som ska framföras i enlighet med standarderna S1 och S2.
- Nr 21: Föreskrifter om lågt placerad belysning.
- Nr 22: Särskilda säkerhetsbehov för personer med nedsatt rörelseförmåga.
- Nr 23: Utan innehåll.
- Nr 24: Lämplig gasvarningsutrustning.
- Nr 25: Elektriska kablar.

**Märk:**

I enlighet med artikel 5.7 i direktivet, för objekt som omfattas av bilaga IV, får varje medlemsstat tillåta mindre stränga föreskrifter för respektive värden som anges i följande administrativa anvisningar för farkoster som uteslutande trafikerar vattenvägar i zon 3 och zon 4 inom dess territorium.

I enlighet med artikel 5.1 och 5.3 i direktivet, för objekt som omfattas av bilaga III, får varje medlemsstat tillåta mer stränga föreskrifter för respektive värden som anges i följande administrativa anvisningar för farkoster som trafikerar vattenvägar i zon 1 och zon 2 inom dess territorium.



## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 1

**Föreskrifter för förmåga till undanmanöver och förmåga att vända**

(Artikel 5.09 och 5.10 tillsammans med artiklarna 5.02.1, 5.03.1, 5.04 och 16.06 i bilaga II)

**1. Allmänna villkor och gränsvillkor avseende undanmanöverprovning**

- 1.1 Enligt artikel 5.09 ska fartyg och konvojer kunna göra en undanmanöver i god tid och förmågan ska bestyrkas genom undanmanövrar utförda i provningszonen i enlighet med artikel 5.03. Detta ska provas genom simulerade undanmanövrar åt babord och styrbord med föreskrivna värden, varvid en viss tidsgräns ska uppfyllas för specifika girhastigheter för fartyget som svar på dikt roder och återföring av rodet.

Under provningarna ska föreskrifterna i punkt 2 uppfyllas med ett köllödningsavstånd på minst 20 % av djupgåendet, men inte mindre än 0,5 m.

**2. Provningsförfarande för undanmanöver och registrering av data**

(Diagram i bilaga 1)

- 2.1 Undanmanövern ska utföras enligt följande:

Med fartyget eller konvojen på väg med en konstant hastighet av  $V_0 = 13$  km/h i förhållandet till vattnet, vid inledningen av manövern (tid  $t_0 = 0$  s, girhastighet  $r = 0^\circ/\text{min}$ , rodevinkel  $\delta_0 = 0^\circ$ , motorvarvtalet hålls konstant), undanmanöver åt babord eller styrbord ska inledas genom att lägga rodet dikt. Vid inledningen av manövern ska rodet ställas in på en vinkel  $\delta$ , eller styrinrättningen på en vinkel  $\delta_a$ , om en aktiv styranordning finns i enlighet med de anvisningar som ges i punkt 2.3. Rodervinkeln  $\delta$  (t.ex.  $20^\circ$  åt styrbord) ska bibehållas tills värdet  $r_1$  på girhastigheten som hänvisas till i punkt 2.2 för motsvarande storlek på fartyg eller konvoj har uppnåtts. När girhastigheten  $r_1$  har uppnåtts ska tiden  $t_1$  registreras och rodet ställas in på samma vinkel åt motsatt håll (t.ex.  $20^\circ$  åt babord) för att stoppa giren och inleda gir åt motsatt håll, dvs. för att minska girhastigheten till  $r_2 = 0$  och låta den öka igen till det värde som ges i punkt 2.2. När girhastigheten  $r_2 = 0$  har uppnåtts ska tiden  $t_2$  registreras. När girhastigheten  $r_3$  som anges i punkt 2.2 har uppnåtts ska rodet ställas in åt motsatt håll på samma vinkel  $\delta$ , för att stoppa giren. Tiden  $t_3$  ska registreras. När girhastigheten  $r_4 = 0$  har uppnåtts ska tiden  $t_4$  registreras och fartyget eller konvojen ska återföras till ursprunglig kurs.

- 2.2 Följande gränsvärden ska uppfyllas för att uppnå girhastigheten  $r_4$  beroende på fartygets eller konvojens dimensioner och vattendjupet  $h$ :

	Fartygens eller konvojernas dimensioner $L \times B$	Krav på girhastighet $r_1 = r_3$ ( $^\circ/\text{min}$ )		Gränsvärden för tiden $t_4$ (s) på grunt och djupt vatten		
		$\delta = 20^\circ$	$\delta = 45^\circ$	$1,2 \leq h/T \leq 1,4$	$1,4 < h/T < 2$	$h/T > 2$
1	Alla motorfartyg, enradiga konvojer $\leq 110 \times 11,45$	$20^\circ/\text{min}$	$28^\circ/\text{min}$	150 s	110 s	110 s
2	Enradiga konvojer upp till $193 \times 11,45$ eller två-i-bredd- konvojer upp till $110 \times 22,90$	$12^\circ/\text{min}$	$18^\circ/\text{min}$	180 s	130 s	110 s
3	Två-i-bredd-konvojer $\leq 193 \times 22,90$	$8^\circ/\text{min}$	$12^\circ/\text{min}$	180 s	130 s	110 s
4	Två-i-bredd-konvojer upp till $270 \times 22,90$ eller tre-i-bredd- konvojer upp till $193 \times 34,35$	$6^\circ/\text{min}$	$8^\circ/\text{min}$	(*)	(*)	(*)

(\*) I enlighet med sjöfartsexpertens beslut.

Tiderna  $t_1$ ,  $t_2$ ,  $t_3$  och  $t_4$  som krävs för att uppnå girhastigheterna  $r_1$ ,  $r_2$ ,  $r_3$  och  $r_4$  ska registreras i mätrapporten i bilaga 2.  $t_4$ -värdena ska inte överskrida de gränsvärden som anges i tabellen.

2.3 Minst fyra undanmanövrar ska utföras, nämligen:

- en åt styrbord med rodervinkeln  $\delta = 20^\circ$ ,
- en åt babord med rodervinkeln  $\delta = 20^\circ$ ,
- en åt styrbord med rodervinkeln  $\delta = 45^\circ$ ,
- en åt babord med rodervinkeln  $\delta = 45^\circ$ .

Om så krävs (t.ex. om osäkerhet råder om de uppmätta värdena eller vid otillfredsställande manövrer), ska undanmanövrarna upprepas. Den girhastighet som anges i punkt 2.2 och tidsgränsvärdena ska uppfyllas. För aktiva styrningsanordningar eller särskilda typer av roder, får läget  $\delta_a$  för styrenheten eller rodervinkeln  $\delta_a$  avvika från  $\delta = 20^\circ$  och  $\delta = 45^\circ$  väljas i enlighet med expertens bedömning, beroende på typen av styrsystem.

2.4 För att fastställa girhastigheten ska det finnas en girhastighetsindikator ombord i enlighet med bilaga IX till direktivet.

2.5 I enlighet med artikel 5.04 ska lastkonditionen under undanmanövern vara mellan 70 % och 100 % av maximal dödsvikt. Om provningen görs med lättare last ska godkännandet för färd medströms och motströms vara begränsat till det lastgränsvärdet.

Förfarandet vid undanmanövrar och de termer som används visas i ett diagram i bilaga 1.

### 3. Förmåga att vända

Vändförmågan hos fartyg och konvojer vars längd (L) inte överstiger 86 m och bredd (B) inte överstiger 22,90 m ska anses vara tillräcklig enligt artikel 5.10 tillsammans med artikel 5.02.1, om vid en vändningsmanöver motströms med en ursprunglig hastighet i förhållande till vattnet på 13 km/h, gränsvärdena för att stanna medströms som fastställts i administrativ anvisning nr 2 är uppfyllda. Köllödningsavståndsförhållandena i enlighet med punkt 1.1 ska vara uppfyllda.

### 4. Andra föreskrifter

4.1 Oaktat punkterna 1 till 3 ska följande krav vara uppfyllda:

- a) För manuell styrda styrsystem ska ett enda varv på ratten motsvara en rodervinkel på minst  $3^\circ$ .
- b) För motordrivna styrinrättningar, då rodret är maximalt nedsänkt, ska det vara möjligt att uppnå en medelgirhastighet på  $4^\circ/s$  över rodrets hela vridningsområde.

Detta krav ska även kontrolleras, med fartyget i full hastighet, för att flytta rodret inom ett område från  $35^\circ$  babord till  $35^\circ$  styrbord. Dessutom ska det kontrolleras huruvida rodret bibehåller sin position vid maximal vinkel vid maximal framdrivningskraft. För aktiva styrsystem eller särskilda typer av roder gäller detta krav efter vederbörliga ändringar.

4.2 Om någon extra utrustning, som hänvisas till i artikel 5.05, krävs för att uppnå den manöverförmåga som krävs ska den uppfylla föreskrifterna i kapitel 6 och följande upplysningar ska anges under punkt 52 i gemenskapscertifikatet:

'Sidoroder (\*)/bogstyrningssystem (\*)/annan utrustning (\*) som hänvisas till i punkt 34 är nödvändig för att uppfylla föreskrifterna på manöverbarhet i kapitel 5.

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.'

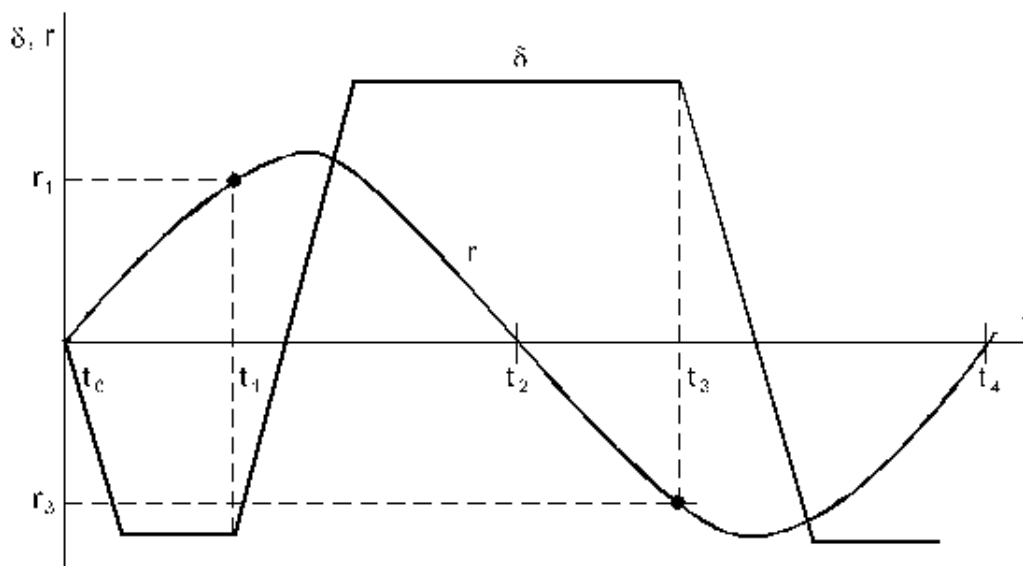
### 5. Registrering av data och rapporter

Mätningarna, rapporterna och registreringen av data ska utföras i enlighet med det förfarande som anges i bilaga 2.

## BILAGA 1

till administrativ anvisning nr 1

## Diagram över undanmanöver

 $t_0$  = Undanmanövern inleds $t_1$  = Tid för att uppnå girhastigheten  $r_1$  $t_2$  = Tid för att uppnå girhastigheten  $r_2 = 0$  $t_3$  = Tid för att uppnå girhastigheten  $r_3$  $t_4$  = Tid för att uppnå girhastigheten  $r_4 = 0$  (slut på undanmanöver) $\delta$  = Rodervinkel [°] $r$  = Vinkelhastighet [°/min]

## BILAGA 2

till administrativ anvisning nr 1

## Rapport om undanmanöver och vändningsförmåga

Inspektionsorgan: .....

Datum: .....

Namn: .....

Farkostens namn: .....

Ägare: .....

Farkosttyp: ..... Provningszon: .....

eller konvojtyp: ..... Relevant vattennivå [m]: .....

L × B [m × m]: ..... Vattendjup h [m]: .....

T<sub>prov</sub> [m]: ..... h/T: .....

Strömhastighet [m/s]:

Last: ..... % av maximalt .....

(under provning) [t] ..... dödvikt: .....

Girhastighetsindikator

Typ: .....

Typ av roderkonstruktion: normal konstruktion/speciell konstruktion (\*)

Aktivt styrsystem: ja/nej (\*)

Resultat av undanmanövrar:

Tid t <sub>1</sub> till t <sub>4</sub> krävs för undanmanövern	Rodervinkel $\delta$ eller $\delta_a$ (°) vid vilken undanmanövern inleds och vinkelhastigheten som ska uppfyllas med $r_1 = r_3$				Anmärkning:
	$\delta = 20^\circ$ STYRBORD (°)	$\delta = 20^\circ$ BABORD (°)	$\delta = 45^\circ$ STYRBORD (°)	$\delta = 45^\circ$ BABORD (°)	
	$\delta_a = \dots\dots\dots$ STYRBORD (°)	$\delta_a = \dots\dots\dots$ BABORD (°)	$\delta_a = \dots\dots\dots$ STYRBORD (°)	$\delta_a = \dots\dots\dots$ BABORD (°)	
	$r_1 = r_3 = \dots \text{ }^\circ/\text{min}$		$r_1 = r_3 = \dots \text{ }^\circ/\text{min}$		
t <sub>1</sub> [s]					
t <sub>2</sub> [s]					
t <sub>3</sub> [s]					
t <sub>4</sub> [s]					
Gränsvärde t <sub>4</sub> enligt punkt 2.2	Gränsvärde t <sub>4</sub> = ... [s]				

## Förmåga att vända (\*)

Geografiskt läge vid början av undanmanöver ..... km

Geografiskt läge vid slutet av undanmanövern ..... km

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

**Styrinrättning**

Typ av drift: manuell/motordriven (\*)

Rodervinkel per rattvarv (\*): ..... °

Vinkelhastighet för rodret över hela området (\*): ..... °/s

Vinkelhastighet för rodret över området 35° babord till 35° styrbord (\*): ..... °/s

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 2

**Föreskrifter för minimihastighet (vid gång framåt), förmåga att stoppa och att backa**

(Artikel 5.06, 5.07 och 5.08 tillsammans med artiklarna 5.02.1, 5.03.1, 5.04 och 16.06 i bilaga II)

**1. Högsta föreskriven minimihastighet (vid gång framåt) i enlighet med artikel 5.06**

Hastigheten i förhållande till vattnet är tillfredsställande i enlighet med artikel 5.06.1, när farkosten uppnår minst 13 km/h. Vid provningar ska följande villkor uppfyllas på samma sätt som vid stopprovningsen:

- a) Kölflödningsavståndet som anges i punkt 2.1 ska vara uppfyllt.
- b) Mätning, registrering av data, rapportering och utvärdering av provningsdata ska utföras.

**2. Förmåga att stoppa och att backa enligt vad som föreskrivs i artikel 5.07 respektive 5.08**

2.1 Fartyg och konvojer bedöms kunna stoppa i riktning medströms i god tid i enlighet med artikel 5.07.1, när detta kan bevisas under en stopprovnings i förhållande till land i riktning medströms från en utgångshastighet i förhållande till vattnet på 13 km/h, med ett kölflödningsavstånd på minst 20 % av djupgåendet, men inte mindre än 0,5 m.

- a) I strömmande vatten (strömhastighet 1,5 m/s) ska stopp i förhållande till vattnet bevisas över en maximal sträcka mätt i förhållande till marken av

550 m för fartyg och konvojer med

- längd  $L > 110$  m eller
- bredd  $B > 11,45$  m

eller

480 m för fartyg och konvojer med

- längd  $L \leq 110$  m och
- bredd  $B \leq 11,45$  m.

Stoppmanövern är slutförd när ett stopp i förhållande till marken har uppnåtts.

- b) I stillastående vatten (strömhastighet mindre än 0,2 m/s) ska stopp i förhållande till vattnet bevisas över en maximal sträcka mätt i förhållande till marken av

350 m för fartyg och konvojer med

- längd  $L > 110$  m eller
- bredd  $B > 11,45$  m

eller

305 m för fartyg och konvojer med

- längd  $L \leq 110$  m och
- bredd  $B \leq 11,45$  m.

I stillastående vatten ska även en provning utföras för att visa att en hastighet på inte mindre än 6,5 km/h kan uppnås vid backning.

Mätning, registrering och rapportering av de provningsdata som anges i punkt a eller b ska utföras i enlighet med det förfarande som anges i tillägg 1.

Under hela provningen ska fartyget eller konvojen ha en tillräcklig manöverförmåga.

- 2.2 I enlighet med artikel 5.04 ska fartygen under provningen, i den omfattning som det är möjligt, vara lastade till 70–100 % av dödvikten. Denna lastkondition ska utvärderas i enlighet med tillägg 2. När fartyget eller konvojen är lastad till mindre än 70 % vid provningens utförande ska den maximalt tillåtna rörelsen vid färd medströms bestämmas i enlighet med aktuell last, under förutsättning av att de gränsvärden som anges i punkt 2.1 är uppfyllda.
- 2.3 Om de verkliga värdena för utgångshastighet och strömhastighet vid provningens utförande inte uppfyller de villkor som anges i punkt 2.1 ska de erhållna resultaten utvärderas enligt det förfarande som beskrivs i tillägg 2.

Den tillåtna avvikelser från utgångshastigheten 13 km/h ska inte vara större än + 1 km/h och strömhastigheten i strömmande vatten ska vara mellan 1,3 och 2,2 m/s, i annat fall ska provningarna göras om.

- 2.4 Det tillåtna maximala djupgåendet eller motsvarande maximal last eller maximal nedsänkt tvärsnitt för fartyg och konvojer vid färd medströms ska fastställas på grundval av provningar och anges i gemenskapscertifikatet.

## Tillägg 1

till administrativ anvisning nr 2

## MÄTNING, REGISTRERING OCH RAPPORTERING AV DATA SOM SAMLATS IN UNDER STOPPMANÖVERPROVNINGAR

**1. Stoppmanöver**

De fartyg och konvojer som anges i kapitel 5 ska utföra en provning i strömmande vatten eller stillastående vatten, i ett provningsområde, för att bevisa att de klarar att stoppa i riktning medströms med endast sitt framdrivningssystem utan användning av ankare. Provingen startar när fartyget färdas med en konstant hastighet så nära 13 km/h i förhållande till vattnet som möjligt genom att maskinerna reverseras från 'framåt' till 'back' (punkt **A** i ordern 'stopp') och är slutförd när fartyget är stillastående i förhållande till marken (punkt **E**:  $v = 0$  i förhållande till marken eller punkt **D**: = punkt **E**:  $v = 0$  i förhållande till vattnet och i förhållande till marken om stoppmanövern utförts i stillastående vatten).

När stoppmanövern utförs i strömmande vatten ska även läget och stoppögonblicket i förhållande till vattnet registreras (fartyget rör sig med strömmens hastighet, punkt **D**:  $v = 0$  i förhållande till vattnet).

Uppmätta data ska anges i en rapport såsom visas i diagrammet i tabell 1. Innan stoppmanövern utförs ska oföränderliga data anges överst på formuläret.

Medelströmshastigheten ( $v_{STR}$ ) i farleden ska fastställas, om den är tillgänglig, baserat på avläsningen av en fastställd vattennivåmätare eller genom att mäta en flytande kropps rörelse, och ska anges i rapporten.

I princip är användningen av strömmätare tillåten för att fastställa fartygets hastighet i förhållande till vattnet under stoppmanövern, om det är möjligt att registrera rörelsen och de data som krävs i enlighet med det förfarande som anges ovan.

**2. Rapportering av uppmätta data och registrering av dem i rapporten (tabell 1)**

För stoppmanövern ska först av allt utgångshastigheten i förhållande till vattnet fastställas. Detta kan göras genom att mäta den tid det tar att färdas mellan två markeringar på land. I strömmande vatten ska medelströmshastigheten beaktas.

Stoppmanövern initieras av att ordern 'stopp' **A**, ges vid passage av en markering på land. Passeringen av landmarkeringen ska registreras vinkelrätt mot fartygets axel och ska anges i rapporten. Passagen av alla andra landmarkeringar under stoppmanövern ska samtidigt registreras och varje markering (t.ex. kilometermärke) samt tiden för passagen ska antecknas i rapporten.

De uppmätta värdena ska, om möjligt, registreras med intervall om 50 m. Under alla omständigheter ska tiden antecknas då punkterna **B** och **C** – om möjligt – liksom när punkterna **D** och **E** uppnås och respektive läge ska uppskattas. Uppgifter om motorvarvtal behöver inte registreras i rapporten, men bör noteras för att medge en mer noggrann kontroll av utgångshastigheten.

**3. Beskrivning av stoppmanövern**

Stoppmanövern enligt figur 1 ska presenteras i form av ett diagram. För det första ska diagram över tid-längdrörelse plottas med de mätningar som anges i provningsrapporten och punkterna **A** till **E** ska anges. Det kommer sedan att vara möjligt att fastställa medelshastigheten mellan två mätpunkter och att plotta diagram över hastighet/tid.

Detta görs enligt följande (se figur 1).

Genom att fastställa kvoten mellan lägeskillnaden och tidsskillnaden  $\Delta s/\Delta t$ , kan fartygets medelshastighet under denna tidsperiod beräknas.



Exempel:

Under intervallet mellan 0 sekunder och 10 sekunder tillryggaläggs sträckan från 0 meter till 50 meter.

$$\Delta s / \Delta t = 50 \text{ m} / 10 \text{ s} = 5,0 \text{ m/s} = 18,0 \text{ km/h}$$

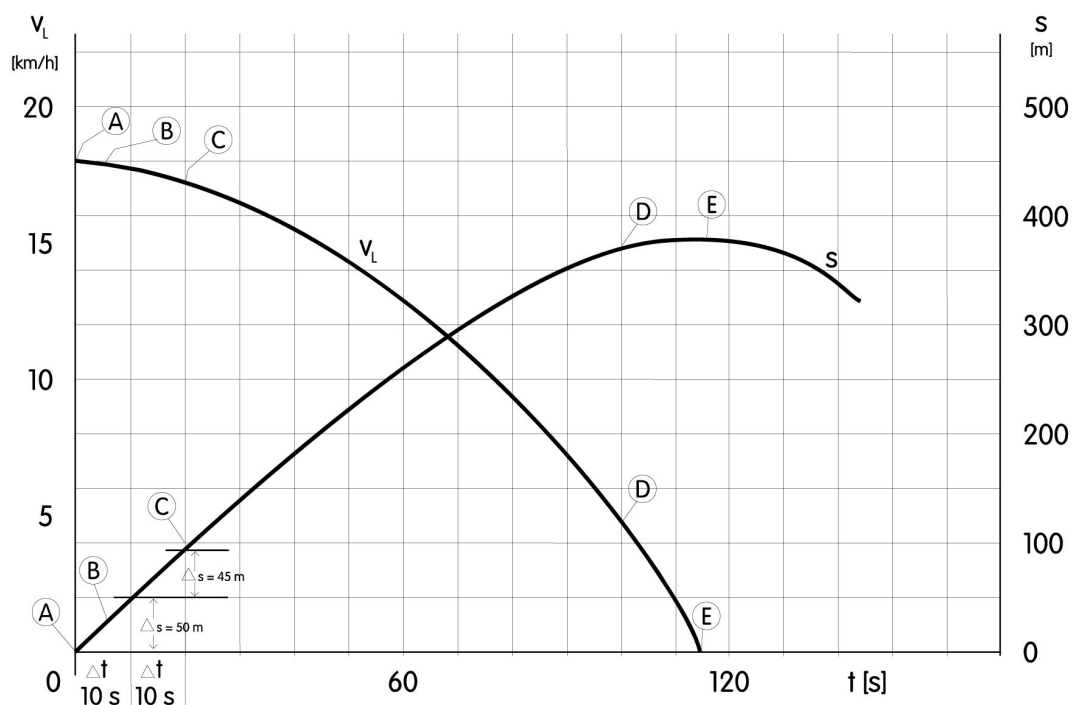
Detta värde anges såsom medelhastigheten vid abscissa-läget 5 sekunder. Under det andra intervallet från 10 sekunder till 20 sekunder tillryggaläggs en sträcka om 45 meter.

$$\Delta s / \Delta t = 45 \text{ m} / 10 \text{ s} = 4,5 \text{ m/s} = 16,2 \text{ km/h}$$

Vid markeringen D, har fartyget stoppat i förhållande till vattnet dvs. strömhastigheten är cirka 5 km/h.

Figur 1

### Stoppmanöver



Teckenförklaring till symbolerna i figur 1

- A Order 'stopp'
- B Propeller stoppad
- C Propeller går bakåt
- D  $v = 0$  i förhållande till vattnet
- E  $v = 0$  i förhållande till marken
- $v$  Fartygets hastighet
- $v_L$   $v$  i förhållande till marken
- $s$  Tillryggalagd sträcka i förhållande till marken
- $t$  Uppmätt tid



## Tillägg 2

till administrativ anvisning nr 2

## UTVÄRDERING AV RESULTATEN AV STOPPMANÖVERN

1. På grundval av de värden som registrerats ska överensstämmelsen med gränsvärdena i enlighet med tillägg 1 verifieras. Om förhållandena för stoppmanövern avviker väsentligt från standardförhållandena eller om det finns tvivel om överensstämmelsen med gränsvärdena ska resultaten utvärderas. För detta kan följande förfarande tillämpas för att beräkna stoppmanövrar.
2. Teoretisk stoppsträcka fastställs under standardförhållanden ( $S_{\text{reference}}$  [referens]) i punkt 2.1 i administrativ anvisning nr 2 och under stoppmanöverförhållanden ( $S_{\text{actual}}$  [verklig]) och jämförs med uppmätt stoppsträcka ( $S_{\text{measured}}$  [uppmätt]). Den korrigerade stoppsträckan för stoppmanövern under standardförhållanden ( $S_{\text{standard}}$  [standard]) beräknas enligt följande:

Formel 2.1:

$$S_{\text{STANDARD}} = S_{\text{MEASURED}} \cdot \frac{S_{\text{REFERENCE}}}{S_{\text{ACTUAL}}} \leq \text{Gränsvärde i enlighet med punkt 2.1 a eller b i administrativ anvisning nr 2}$$

När stoppmanövern har utförts med en last motsvarande 70–100 % av maximal dödsvikt i enlighet med punkt 2.2 i administrativ anvisning nr 2 för att beräkna  $S_{\text{standard}}$  ska deplacementet ( $D_{\text{reference}} = D_{\text{actual}}$ ) motsvarande lasten vid provningens utförande användas för att fastställa  $S_{\text{reference}}$  och  $S_{\text{actual}}$ .

När  $S_{\text{standard}}$  ska fastställas i enlighet med formel 2.1, om gränsvärdet i fråga överskrids eller ej uppnås, ska värdet på  $S_{\text{reference}}$  minskas eller ökas genom att ändra  $D_{\text{reference}}$  så att gränsvärdet överensstämmer med ( $S_{\text{standard}} =$  gränsvärdet i fråga). Det maximalt tillåtna deplacementet vid färd medströms ska anges i enlighet härmed.

3. Enligt de gränsvärden som ges i punkt 2.1 a eller b i administrativ anvisning nr 2 ska endast de stoppsträckor som uppmäts under

— fas I ('full fart framåt' reverseras till 'full fart back'):  $S_I$

och

— fas II (slut på reversering tills fartyget stannar i förhållande till vattnet)  $S_{II}$

beräknas (se figur 1). Den totala stoppsträckan blir då:

Formel 3.1:

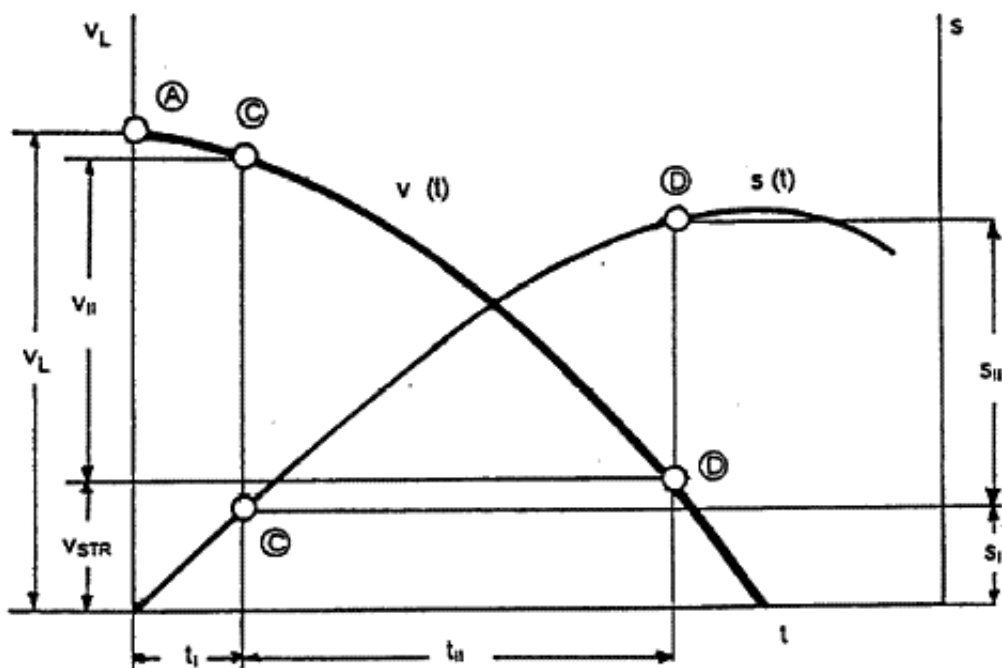
$$S_{\text{total}} = S_I + S_{II}$$

4. De enskilda stoppsträckorna ska beräknas enligt följande:

## BERÄKNING AV STOPPMANÖVERN

Figur 2

Diagram



Beräkningsformler:

$$4.1 \quad S_I = k_1 \cdot v_L \cdot t_1 \quad t_1 \leq 20 \text{ s}$$

$$4.2 \quad S_{II} = k_2 \cdot v_{II}^2 \cdot \frac{D \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{T_{mII}} - R_G} \cdot \left( k_4 + \frac{v_{STR}}{v_{II}} \right)$$

$$4.3 \quad R_{T_{mII}} = (R_T / v^2) \cdot (k_7 \cdot k_6 \cdot (v_L - v_{STR}))^2$$

$$4.4 \quad R_G = i \cdot D \cdot \rho \cdot g \cdot 10^{-6}$$

$$4.5 \quad v_{II} = k_6 \cdot (v_L - v_{STR})$$

$$4.6 \quad F_{POR} = f \cdot P_B$$

$$4.7 \quad t_{II} = \frac{S_{II}}{v_{II} \cdot \left( k_4 + \frac{v_{STR}}{v_{II}} \right)}$$

Med följande koefficienter

—  $k_1$  enligt tabell 1—  $k_2, k_3, k_4$  enligt tabell 1—  $k_6, k_7$  enligt tabell 1—  $R_T/v^2$  enligt tabell 3—  $k_6$  enligt tabell 1—  $f$  enligt tabell 2—  $k_4$  enligt tabell 1

I formlerna 4.1 till 4.7:

$v_L$	Hastigheten i förhållande till marken vid reverseringens inledning	(m/s)
$t_I$	Reverseringstid	(s)
$v_{II}$	Hastighet i förhållande till vattnet vid reverseringens slut	(m/s)
$D$	Displacement	(m <sup>3</sup> )
$F_{POR}$	Pollardrag vid backning	(kN)

$P_B$	Framdrivningsmotorns effekt	(kW)
$R_{TmII}$	Medelmotståndet under fas II ska fastställas med hjälp av diagrammet för att fastställa $R_T/v^2$	(kN)
$R_G$	Lutningsmotstånd	(kN)
$i$	Lutning i m/km (antas vara 0,16 om det saknas)	(m/km)
$v_{STR}$	Medelströmhastighet	(m/s)
$g$	Tyngdkraftsacceleration (9,81)	(m/s <sup>2</sup> )
$\rho$	Vattendensitet, $\rho$ sötvatten = 1 000	(kg/m <sup>3</sup> )
$T$	Maximalt djupgående (för fartyg eller konvoj)	(m)
$h$	Vattendjup	(m)
$B$	Bredd	(m)
$L$	Längd	(m)

Koefficienterna till formlerna 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 och 4.7 kan tas från tabellerna nedan.

Tabell 1

**k-faktorer för:**

- a) motorfartyg eller enradiga konvojer,
- b) tvåradiga konvojer
- c) tre radiga konvojer

	a	b	c	Enheter
$k_1$	0,95	0,95	0,95	—
$k_2$	0,115	0,120	0,125	$\frac{kg \cdot s^2}{m^4}$
$k_3$	1,20	1,15	1,10	—
$k_4$	0,48	0,48	0,48	—
$k_6$	0,90	0,85	0,80	—
$k_7$	0,58	0,55	0,52	—

Tabell 2

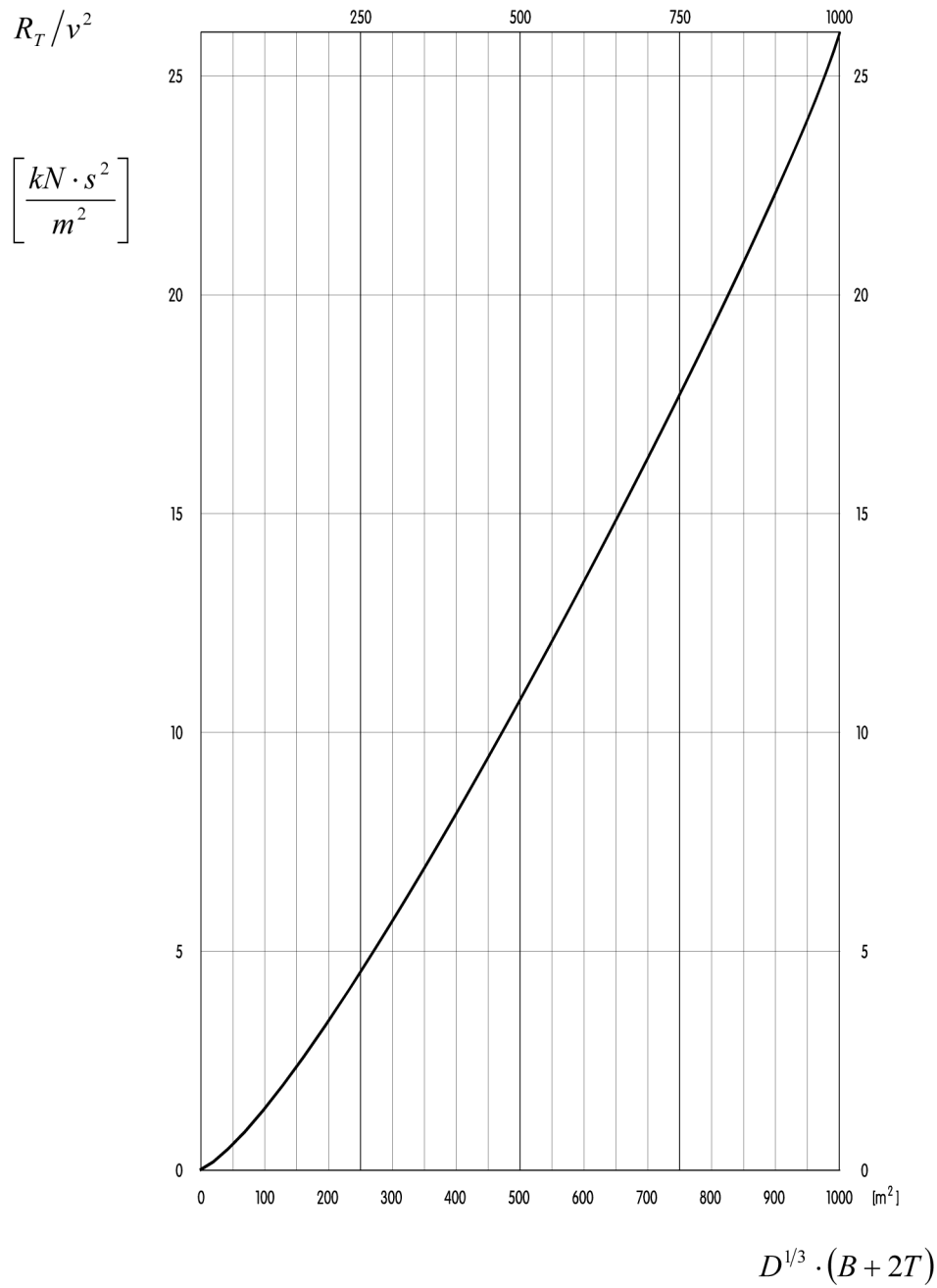
**Koefficient f för förhållandet mellan pollardragning vid backning och framdrivningsmaskinernas effekt**

Framdrivningssystem	f	Enheter
Moderna dysor med rundad bakre kant	0,118	kN/kW
Gamla dysor med skarp bakre kant	0,112	kN/kW
Propellrar utan dysa	0,096	kN/kW
Roderpropellrar med dysor (vanligen skarp bakre kant)	0,157	kN/kW
Roderpropellrar utan dysor	0,113	kN/kW

Tabell 3

## Diagram för beräkning av motstånd

För att fastställa värdet på  $R_T/v^2$  i förhållande till  $D^{1/3} [B + 2T]$ :



---

## Bilaga till tillägg 2

till administrativ anvisning nr 2

## Exempel på användning av tillägg 2

(utvärdering av resultaten av stoppmanövern)

## EXEMPEL I

## 1. Data för fartyg eller konvoj:

Formering: vanligt motorfartyg med en (Europa IIa) läktare kopplad i bredd

	L [m]	B [m]	T <sub>max</sub> [m]	Dwt (*) <sub>max</sub> [t]	D <sub>max</sub> [m <sup>3</sup> ]	P <sub>B</sub> [kW]
Motorfartyg	110	11,4	3,5	2 900	3 731	1 500
Läktare	76,5	11,4	3,7	2 600	2 743	—
Konvoj	110	22,8	3,7	5 500	6 474	1 500

Motorfartygets framdrivningssystem: moderna dysor med rundad bakre kant.

(\*) Dwt = dödvikt.

## 2. Uppmätta värden under stoppmanövern

Strömhastighet:	$v_{STR\_verklig}$	=	1,4 m/s	≈	5,1 km/h
Fartygets hastighet (i förhållande till vattnet):	$v_{S\_verklig}$	=	3,5 m/s	≈	12,5 km/h
Fartygets hastighet (i förhållande till marken):	$v_{L\_verklig}$	=	4,9 m/s	≈	17,6 km/h
Reverseringstid (uppmätt) (punkt A till C):	$t_1$	=	16 s		
Stoppsträcka i förhållande till vattnet: (punkt A till D):	$S_{UPPMÄTT}$	=	340 m		
Lastkondition (möjligen uppskattad):	$D_{verklig}$	=	5 179 m <sup>3</sup>	≈	0,8 D <sub>max</sub>
Konvojens verkliga djupgående:	$T_{verklig}$	=	2,96 m	≈	0,8 T <sub>max</sub>

3. Gränsvärde enligt punkt 2.1 a eller b att jämföras med S<sub>standard</sub>

Eftersom B &gt; 11,45 m och eftersom konvojen är i strömmande vatten, är följande tillämpligt för denna konvoj enligt punkt 2.1 a:

$$S_{standard} < 550 \text{ m}$$

## 4. Fastställande av korrigerad stoppsträcka jämfört med standardförhållanden

— Uppmätt värde enligt tillägg 1 (se punkt 2)

$$S_{uppmätt} = 340 \text{ m}$$

— ska beräknas:

S<sub>verklig</sub> såsom summan avs<sub>I<sub>verklig</sub></sub> (enligt formel 4.1 i tillägg 2 med v<sub>L<sub>verklig</sub></sub>)

och

s<sub>II<sub>verklig</sub></sub> (enligt formlerna 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 och 4.6 i tillägg 2 med verkliga hastigheter v<sub>II<sub>verklig</sub></sub>, v<sub>STR<sub>verklig</sub></sub>, D<sub>verklig</sub>)

$S_{\text{referens}}$  såsom summan av

$S_{I_{\text{referens}}}$  (enligt formel 4.1 i tillägg 2 med  $v_{L_{\text{referens}}}$ )

och

$S_{II_{\text{referens}}}$  (enligt formlerna 4.2 till 4.6 i tillägg 2 med med standardhastigheter enligt 2.1 i den administrativa anvisningen eftersom lastkonditionen är större än 70 % av maximalt [ $\approx 80\%$ ]:  $D_{\text{referens}} = D_{\text{faktisk}}$  och  $T_{\text{referens}} = T_{\text{verklig}}$ )

— ska kontrolleras:

$$S_{\text{standard}} = S_{\text{measured}} \cdot \frac{S_{\text{reference}}}{S_{\text{actual}}} \leq 550 \text{ m}$$

#### 4.1 Koefficienter för beräkningen tagna från tillägg 2

Tabell 1

för $S_{I_{\text{verklig}}}$ och $S_{I_{\text{referens}}}$	$k_1 = 0,95$
för $S_{II_{\text{verklig}}}$ och $S_{II_{\text{referens}}}$	$k_2 = 0,12$
	$k_3 = 1,15$
	$k_4 = 0,48$
	$k_6 = 0,85$
	$k_7 = 0,55$

Tabell 2 (för moderna dysor med rundad bakre kant)

$$f = 0,118$$

#### 4.2 Beräkning av $S_{\text{verklig}}$

a)  $S_{I_{\text{verklig}}}$  med de uppmätta värdena under stoppmanövern (formel 4.1)

$$S_{I_{\text{actual}}} = k_1 \cdot v_{L_{\text{actual}}} \cdot t_{I_{\text{actual}}}$$

$$S_{I_{\text{actual}}} = 0,95 \cdot 4,9 \cdot 16 = 74,5 \text{ m}$$

b) Formel för  $S_{II_{\text{verklig}}}$

$$S_{II_{\text{actual}}} = k \cdot v_{II_{\text{actual}}}^2 \cdot \frac{D_{\text{actual}} \cdot g}{k_3 \cdot F_{\text{POR}} + R_{T_{II_{\text{actual}}}} - R_G} \cdot \left( k_4 + \frac{V_{STR_{\text{actual}}}}{V_{II_{\text{actual}}}} \right)$$

c) Beräkning av  $R_{T_{II_{\text{verklig}}}}$  enligt tabell 3 och formel 4.3 i tillägg 2

$$D_{\text{actual}}^{1/3} = 5 \cdot 179^{1/3} + 17,3 \text{ [m]}$$

$$D_{\text{actual}}^{1/3} \cdot (B + 2 \cdot T_{\text{actual}}) = 17,3 \cdot (22,8 + 5,92) = 496,8 \text{ [m}^2\text{]}$$

$$\text{enligt tabell 3 } \frac{R_T}{v^2} = 10,8 \left[ \frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right]$$

$$v_{L_{\text{actual}}} - v_{STR_{\text{actual}}} = 4,9 - 1,4 = 3,5 \text{ m/s}$$

$$R_{T_{II_{\text{actual}}}} = \frac{R_T}{v_2} \cdot \left( k_7 \cdot k_6 \cdot (v_{L_{\text{actual}}} - v_{STR_{\text{actual}}}) \right)^2 = 10,8 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,5)^2 = 28,8 \text{ [kN]}$$

d) Beräkning av lutningsmotståndet  $R_G$  enligt formel 4.4

$$R_G = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot D_{\text{actual}} \cdot \rho \cdot g) = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot 5 \cdot 179 \cdot 1 \ 000 \cdot 9,81) = 8,13 \text{ [kN]}$$



- e) Beräkning av  $v_{II,verklig}$  enligt formel 4.5

$$v_{II,actual} = k_6 \left( v_{L,actual} - v_{STR,actual} \right) = 0,85 \cdot 3,5 = 2,97 \text{ [m/s]}$$

$$v_{II,actual}^2 = 8,85 \text{ [m/s]}^2$$

- f) Beräkning av  $F_{POR}$  enligt formel 4.6 och tabell 2

$$F_{POR} = 0,118 \cdot 1\,500 = 177 \text{ [kN]}$$

- g) Beräkning av  $S_{II,verklig}$  med formel b och resultaten från c, d, e och f

$$s_{II,actual} = \frac{0,12 \cdot 8,85 \cdot 9,81 \cdot \left( 0,48 + \frac{1,4}{2,97} \right)}{1,15 \cdot 177 + 28,8 - 8,13} \cdot 5\,179$$

$$s_{II,actual} = 228,9 \text{ m}$$

- h) Beräkning av total sträcka enligt formel 3.1

$$s_{actual} = 74,51 + 228,9 = 303,4 \text{ m}$$

Märk: Termen  $(R_{TmII} - R_G)$ , vilken är en funktion av  $D$ , med ett verkligt värde på 20,67 kN är tydligen relativt liten i förhållande till  $k_3 \cdot F_{POR}$  med ett verkligt värde på 203,55 kN, så för att förenkla kan  $s_{II}$  tas såsom proportionell mot  $D$ , dvs.  $s_{II} = \text{Constant} \cdot D$ .

#### 4.3 Beräkning av $S_{referens}$

Utgångsvärden

$$v_{STR,reference} = 1,5 \text{ m/s} = 5,4 \text{ km/h}$$

$$D_{reference} = D_{actual} = 5\,179 \text{ m}^3$$

$$v_S = 3,6 \text{ m/s} = 13 \text{ km/h}$$

$$T_{reference} = T_{actual} = 2,96 \text{ m}$$

$$v_L = 5,1 \text{ m/s} = 18,4 \text{ km/h}$$

a)  $S_{I,reference} = k_1 \cdot v_{L,reference} \cdot t_1$

$$S_{I,reference} = 0,95 \cdot 5,1 \cdot 16 = 77,50 \text{ m}$$

b) 
$$S_{II,reference} = k_2 \cdot v_{II,reference}^2 \cdot \frac{D_{reference} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII,reference} - R_G} \cdot \left( k_4 + \frac{v_{STR,reference}}{v_{II,reference}} \right)$$

- c) Beräkning av  $R_{TmII,reference}$

$$\frac{R_T}{v^2} = 10,8 \left[ \frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right] \text{ såsom i punkt 4.2, eftersom } B, D \text{ och } T \text{ är oförändrade.}$$

$$v_{L,reference} - v_{STR,reference} = 3,6 \text{ [m/s]}$$

$$R_{TmII,reference} = \frac{R_T}{v^2} \cdot \left( k_7 \cdot k_6 \cdot \left( v_{L,reference} - v_{STR,reference} \right) \right)^2 = 10,8 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,6)^2 = 30,99 \text{ [kN]}$$

d) Motstånd på grund av lutningen  $R_G$  såsom i punkt 4.2

e) Beräkning av  $v_{II_{reference}}$

$$v_{II_{reference}} = k_6 \cdot \left( v_{L_{reference}} - v_{STR_{reference}} \right) = 0,85 \cdot 3,6 = 3,06 \text{ [m/s]}, v_{II_{reference}}^2 = 9,36 \text{ [m/s]}^2$$

f)  $F_{POR}$  såsom i punkt 4.2.

g) Beräkning av  $S_{II_{reference}}$  med formel b och resultaten från c till f

$$s_{II_{reference}} = \frac{0,12 \cdot 9,36 \cdot 9,81 \cdot \left( 0,48 + \frac{1,5}{3,06} \right)}{1,15 \cdot 177 + 30,99 - 8,13} \cdot 5 \ 179$$

$$= 0,0472 \cdot 5 \ 179 = 244,5 \text{ m}$$

Constant<sub>reference</sub>

h) Beräkning av total sträcka

$$s_{reference} = s_{I_{reference}} + s_{II_{reference}} = 77,5 + 244,5 = 322 \text{ m}$$

4.4 Verifiering av överensstämmelsen med tillåten stoppsträcka under standardförhållanden  $S_{standard}$

enligt formel 2.1 i tillägg 2

$$s_{standard} = s_{measured} \cdot \frac{s_{reference}}{s_{actual}} = 340 \cdot \frac{322}{303,4} = 360,8 \text{ m} < 550 \text{ m}$$

Slutsats:

Det tillåtna gränsvärdet har långt ifrån uppnåtts, dvs.

- tillstånd till färd medströms är möjlig för aktuell lastkondition ( $0,8 \cdot D_{\max}$ ),
- en högre lastkondition är möjlig och kan beräknas enligt punkt 5 nedan.

5. **Möjlig ökning av  $D_{verklig}$  vid färd medströms**

$$(s_{standard})_{Limit} = s_{measured} \cdot \frac{(s_{reference})_{Limit}}{s_{actual}} = 550 \text{ m}$$

$$(s_{reference})_{Limit} = 550 \cdot \frac{s_{actual}}{s_{measured}} = 550 \cdot \frac{303,4}{340} = 490,8 \text{ m}$$

Med  $s_{II_{reference}} = \text{Constant}_{reference} \cdot D$  enligt noten under punkt 4.2

$$(s_{reference})_{Limit} = \left( s_{I_{reference}} + s_{II_{reference}} \right)_{Limit} = s_{I_{reference}} + 0,0472 \cdot (D_{reference})_{Limit}$$

Följaktligen

$$(D_{reference})_{Limit} = \frac{(s_{reference})_{Limit} - s_{I_{reference}}}{0,0472} = \frac{490,8 - 77,5}{0,0472} = 8 \ 756 \text{ m}^3$$

Av detta följer:

Eftersom  $(D_{reference})_{Limit} > D_{\max}$  ( $8 \ 756 > 6 \ 474$ ) kan denna forering (se punkt 1) tillåtas för färd medströms med full last.

## EXEMPEL II

## 1. Data för fartyg eller konvoj

Formering: stort framdrivande motorfartyg

2 läktare i fast sidoförmering framför och

1 läktare i fast sidoförmering

	L [m]	B [m]	T <sub>max</sub> [m]	Dwt <sub>max</sub> [t] (*)	D <sub>max</sub> [m <sup>3</sup> ]	P <sub>B</sub> [kW]
Motorfartyg	110	11,4	3,5	2 900	3 731	1 500
Varje läktare	76,5	11,4	3,7	2 600	2 743	—
Konvoj	186,5	22,8	3,7	10 700	11 960	1 500

Framdrivningssystem för fartyget med eget framdrivningsmaskineri: moderna dysor med rundad bakre kant.

(\*) Dwt = dödvikt.

## 2. Uppmätta värden under stoppmanövern

Strömhastighet	$v_{STR_{actual}}$	=	1,4 m/s	≈	5,1 km/h
Fartygets hastighet (i förhållande till vattnet)	$V_{S_{actual}}$	=	3,5 m/s	≈	12,5 km/h
Fartygets hastighet (i förhållande till stranden)	$V_{L_{actual}}$	=	4,9 m/s	≈	17,6 km/h
Reverseringstid (uppmätt) (punkt A till C):	$t_I$	=	16 sec		
Stoppsträcka i förhållande till vattnet: (punkt A till D):	$s_{measured}$	=	580 m		
Lastkondition (möjligen uppskattad):	$D_{actual}$	=	9 568 m <sup>3</sup>	≈	0,8 D <sub>max</sub>
Konvojens verkliga djupgående:	$T_{actual}$	=	2,96 m	≈	0,8 T <sub>max</sub>

3. Gränsvärde enligt punkt 2.1 a eller b i den administrativa anvisningen att jämföras med S<sub>standard</sub>

Eftersom B > 11,45 m och eftersom konvojen är i strömmande vatten, gäller följande för denna konvoj enligt punkt 2.1 a:

$$s_{standard} \leq 550 \text{ m}$$

## 4. Fastställande av den korrigerade stoppsträckan jämfört med standardförhållanden

— Uppmätt värde:

$$s_{measured} = 340 \text{ m}$$

— Beräkningar som ska göras:

$S_{verklig}$  såsom summan av

$$S_{I_{verklig}} \quad (\text{enligt formel 4.1 i tillägg 2 med } v_{L_{verklig}})$$

och

$$S_{II_{verklig}} \quad (\text{enligt formlerna 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 och 4.6 i tillägg 2 med verkliga hastigheter } v_{L_{verklig}} \text{ (se under 2 ovan) och } D_{verklig})$$

$$s_{reference} = \sum S_{I_{reference}} + S_{II_{reference}} \quad (\text{enligt formlerna 4.1 till 4.6 i tillägg 2 med standardhastigheter och i överensstämmelse med tillägg 2, eftersom lastkonditionen > 70 \% av maximalt, där } D_{reference} = D_{actual} \text{ och } T_{reference} = T_{actual})$$

— Följande ska verifieras:

$$s_{\text{standard}} = s_{\text{measured}} \cdot \frac{s_{\text{reference}}}{s_{\text{actual}}} \leq 550 \text{ m, annars}$$

— Beräkna:

$$s_{\text{standard}}^* = 550 \text{ m genom minskning av } D_{\text{actual}} \text{ till } D^*$$

#### 4.1 Koefficienter för beräkningen enligt tillägg 2

Tabell 1

för $s_{I_{\text{actual}}}$ och $s_{I_{\text{reference}}}$	$k_1 = 0,95$
för $s_{I_{\text{actual}}}$ och $s_{I_{\text{reference}}}$	$k_2 = 0,12$
	$k_3 = 1,15$
	$k_4 = 0,48$
	$k_5 = 0,85$
	$k_7 = 0,55$

Tabell 2 (för moderna dysor med rundad bakre kant)

$$f = 0,118$$

#### 4.2 Beräkning av $s_{I_{\text{actual}}}$

a)  $s_{I_{\text{actual}}}$  Med användning av de uppmätta värdena under stoppmanövern

$$s_{I_{\text{actual}}} = k_1 \cdot v_{L_{\text{actual}}} \cdot t_{I_{\text{actual}}}$$

$$s_{I_{\text{actual}}} = 0,95 \cdot 4,8 \cdot 16 = \underline{73 \text{ m}}$$

b) formel för  $s_{II_{\text{actual}}}$

$$s_{II_{\text{actual}}} = k_2 \cdot v_{II_{\text{actual}}}^2 \cdot \frac{D_{\text{actual}} \cdot g}{k_3 \cdot F_{\text{POR}} + R_{T_{\text{mII}}_{\text{actual}}} - R_G} \cdot \left( k_4 + \frac{v_{STR_{\text{actual}}}}{v_{II_{\text{actual}}}} \right)$$

c) Beräkning av  $R_{T_{\text{mII}}_{\text{actual}}}$  enligt tabell 3 och formel 4.3 i tillägg 2

$$D_{\text{actual}}^{1/3} = 9\,568^{1/3} = 21,2 \text{ [m]}$$

$$D_{\text{actual}}^{1/3} \cdot (B + 2 \cdot T_{\text{actual}}) = 21,2 \cdot (22,8 - 5,92) = 609 \text{ [m}^2\text{]}$$

$$\text{från tabell 3 } \frac{R_T}{v^2} = 14,0 \left[ \frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right]$$

$$v_{L_{\text{actual}}} - v_{STR_{\text{actual}}} = 4,8 - 1,4 = 3,4 \text{ m/s}$$

$$R_{T_{\text{mII}}_{\text{actual}}} = \frac{R_T}{v} \cdot \left( k_7 \cdot k_6 \cdot (v_{L_{\text{actual}}} - v_{STR_{\text{actual}}}) \right)^2 = 14,0 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,4)^2 = \underline{35,4 \text{ [kN]}}$$

d) Beräkning av motståndet på grund av lutningen  $R_G$  enligt formel 4.4 i tillägg 2.

$$R_G = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot D_{\text{actual}} \cdot \rho \cdot g) = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot 9\,568 \cdot 1\,000 \cdot 9,81) = \underline{15,02 \text{ [kN]}}$$

e) Beräkning av  $v_{II_{\text{actual}}}$  enligt formel 4.5 i tillägg 2

$$v_{II_{\text{actual}}} = k_6 \cdot \left( v_{L_{\text{actual}}} \cdot v_{STR_{\text{actual}}} \right) = 2,89 \text{ [m/s]}$$

$$v_{II_{\text{actual}}}^2 = 8,35 \text{ [m/s}^2\text{]}$$

- f) Beräkning av  $F_{POR}$  enligt formel 4.6 och tabell 2

$$F_{POR} = 0,118 \cdot 1\,500 = \underline{177} \text{ [kN]}$$

- g) Beräkning av  $s_{II_{actual}}$  med formel b och resultaten från c, d, e och f

$$S_{II_{actual}} = \frac{0,12 \cdot 8,35 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,4}{2,89}\right)}{1,15 \cdot 177 + 35,4 - 15,02} \cdot 9\,568$$

$$S_{II_{actual}} = \underline{402 \text{ m}}$$

- h) Beräkning av den totala sträckan enligt formel 3.1

$$s_{actual} = 73 + 402 = \underline{475 \text{ m}}$$

#### 4.3 Beräkning av $s_{reference}$

Utgångsvärden:

$$V_{STR_{reference}} = 1,5 \text{ m/s} \approx 5,4 \text{ km/h}$$

$$D_{reference} = D_{actual} = 9\,568 \text{ m}^3$$

$$V_{S_{reference}} = 3,6 \text{ m/s} \approx 13 \text{ km/h}$$

$$T_{reference} = T_{actual} = 2,96 \text{ m}$$

$$V_{L_{reference}} = 5,1 \text{ m/s} \approx 18,4 \text{ km/h}$$

a) 
$$S_{I_{reference}} = k_1 \cdot v_{L_{reference}} \cdot t_1$$

$$S_{I_{reference}} = 0,95 \cdot 5,1 \cdot 16 = \underline{77,50 \text{ m}}$$

b) 
$$S_{II_{reference}} = k_2 \cdot v_{II_{reference}}^2 \cdot \frac{D_{reference} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII_{reference}} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR_{reference}}}{v_{II_{reference}}}\right)$$

- c) Beräkning av  $R_{TmII_{reference}}$

$$\frac{R_T}{v^2} = 14,0 \left[ \frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right] \text{ såsom i punkt 4.2, eftersom B, D och T är oförändrade}$$

$$v_{L_{reference}} - v_{STR_{reference}} = 3,6 \text{ [m/s]}$$

$$R_{TmII_{reference}} = 14,0 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,6)^2 = \underline{39,6} \text{ [kN]}$$

- d) Motstånd på grund av lutningen  $R_G$  såsom i punkt 4.2

- e) Beräkning av  $v_{II_{reference}}$

$$v_{II_{reference}} = 0,85 \cdot 3,6 = \underline{3,06} \text{ [m/s]}, v_{II_{reference}}^2 = 9,36 \text{ [m/s]}^2$$

- f)  $F_{POR}$  såsom enligt punkt 4.2

- g) Beräkning av  $S_{II\_reference}$  med formel b och resultaten från c till f

$$S_{II\_reference} = \frac{0,12 \cdot 9,36 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,5}{3,06}\right)}{1,15 \cdot 177 + 39,6 - 15,02} \cdot 9\,568$$

$$S_{II\_reference} = \underbrace{0,04684}_{\text{Constant}_{reference}} \cdot 9\,568 = 448 \text{ m}$$

- h) Beräkning av den totala sträckan

$$S_{reference} = S_{I\_reference} + S_{II\_reference} = 77,5 + 448 = 525,5 \text{ m}$$

#### 4.4 Verifiering av överensstämmelse med tillåten stoppträcka under standardförhållanden $S_{standard}$

enligt formel 2.1 i tillägg 2

$$S_{standard} = S_{measured} \cdot \frac{S_{reference}}{S_{actual}} = 580 \cdot \frac{525,5}{475} = 641 \text{ m} > 550 \text{ m}$$

Slutsats: Gränsvärdet är klart överskridet. Medgivande till färd medströms är endast möjligt med lastbegränsning. Denna begränsade last kan beräknas i överensstämmelse med punkt 5 nedan.

#### 5. **D\*** är tillåtet vid färd medströms enligt formel 2.1 i tillägg 2

$$S_{standard} = S_{measured} \cdot \frac{S_{reference}^*}{S_{actual}} = 550 \text{ m}$$

Därför:

$$S_{reference}^* = 550 \cdot \frac{S_{actual}}{S_{measured}} = S_{I\_reference} + S_{II\_reference}^*$$

$$S_{II\_reference}^* = \text{Constant}_{reference} \cdot D^* = 0,04684 \cdot D^*$$

$$D^* = \frac{550 \cdot \frac{475}{580} - 77,5}{0,04684} = 7\,950 \text{ [m}^3\text{]}$$

Konsekvens: Eftersom det vid färd medströms tillåtna displacementet  $D^*$  endast är  $7\,950 \text{ m}^3$ , är den tillåtna dödvikten (perm. Dwt.) i denna forering cirka:

$$\frac{\text{perm.Dwt.}}{\text{max.Dwt.}} = \frac{D^*}{D_{\text{max}}} = \frac{7\,950}{11\,960} = 0,66$$

Tillåten dödvikt (se punkt 1)

$$0,66 \cdot 10\,700 = 7\,112 \text{ t}$$

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 3

**Föreskrifter för kopplingssystem och kopplingsanordningar för farkoster som lämpar sig för att framdriva eller för framdrivning i en fast sammankoppling**

(Artikel 16.01, 16.02, 16.06 och 16.07 i bilaga II)

Förutom föreskrifterna i kapitel 16 i bilaga II ska tillämpliga bestämmelser i föreskrifter från medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter iakttas.

**1. Allmänna föreskrifter**

- 1.1 Varje kopplingssystem ska garantera att alla farkoster i konvojen är fast sammankopplade, dvs. under förutsedda driftsförhållanden ska kopplingsanordningen förhindra rörelser i längsgående och transversal riktning mellan fartygen, så att enheten kan ses såsom en 'nautisk enhet'.
- 1.2 Kopplingssystemet och dess komponenter ska vara säkra och enkla att använda, samt möjliggöra att farkosten kan kopplas till snabbt utan fara för personalen.
- 1.3 De krafter som uppstår vid förutsedda driftförhållanden ska absorberas korrekt och överföras på ett säkert sätt till fartygets struktur av kopplingssystemet och dess komponenter.
- 1.4 Ett tillräckligt antal kopplingspunkter ska finnas tillgängliga.

**2. Kopplingskrafter och dimensionering av kopplingsanordningar**

För att vara godkända måste konvojers och fartygformeringars kopplingsanordningar vara så dimensionerade att de garanterar tillräckliga säkerhetsnivåer. Detta förhållande anses vara uppfyllt om kopplingskrafterna som fastställts i enlighet med punkterna 2.1, 2.2 och 2.3 anses vara dragbrottnivån för dimensioneringen av de längsgående kopplingskomponenterna.

- 2.1 Kopplingspunkter mellan skjutbogserare och skjutbogserade läktare eller andra farkoster:

$$F_{SB} = 270 \cdot P_B \cdot \frac{L_S}{B_S} \cdot 10^{-3} \text{ [kN]}$$

- 2.2 Kopplingspunkter mellan skjutbogserande motorfartyg och skjutbogserad farkost:

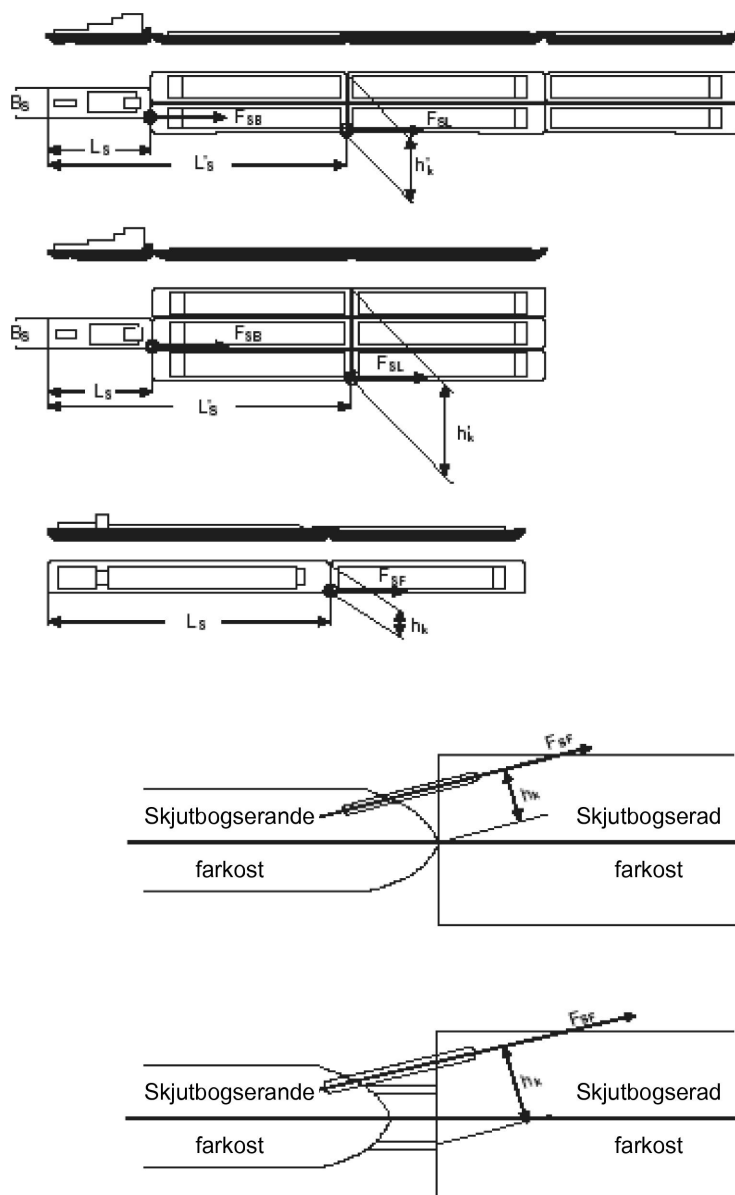
$$F_{SF} = 80 \cdot P_B \cdot \frac{L_S}{h_K} \cdot 10^{-3} \text{ [kN]}$$

- 2.3 Kopplingspunkter mellan skjutbogserade farkoster:

$$F_{SL} = 80 \cdot P_B \cdot \frac{L'_S}{h'_K} \cdot 10^{-3} \text{ [kN]}$$

Ett värde på 1 200 kN anses vara tillräckligt för den maximala kopplingskraften för en skjutbogserande farkost vid kopplingspunkten mellan den först skjutbogserade farkosten och den farkost som är kopplad framför den, även om formeln i punkt 2.3 ger ett högre värde.

För kopplingspunkterna i alla andra förbindelser i längdriktningen mellan skjutbogserade farkoster ska dimensioneringen av kopplingsanordningarna baseras på den kopplingskraft som fastställts enligt formeln i punkt 2.3.



Där:

$F_{SB}, F_{SF}, F_{SL}$ [kN]	kopplingskraft för förbindelsen i längdriktningen,
$P_B$ [kW]	framdrivningsmotorns installerade effekt,
$L_S$ [m]	avståndet från aktern på skjutbogseraren eller skjutbogserfarkosten till kopplingspunkten,
$L'_S$ [m]	avståndet från aktern på skjutbogserfarkosten till kopplingspunkten mellan den första skjutbogserade farkosten och den farkost som är kopplad framför den,
$h_k, h'_k$ [m]	respektive hävarm för förbindelsen i längdriktningen,
$B_S$ [m]	den skjutbogserand farkostens bredd,
270 och 80 $\left[ \frac{\text{kN}}{\text{kW}} \right]$	empiriskt fastställda värden för omvandling av installerad effekt till dragkraft för att säkerställa lämpliga säkerhetsnivåer.

- 2.4.1 För den långsgående kopplingen av enskilda farkoster ska minst två kopplingspunkter användas. Varje kopplingspunkt ska vara dimensionerad för den kopplingskraft som fastställts i enlighet med punkterna 2.1, 2.2 eller 2.3. Om fasta kopplingskomponenter används kan en enda kopplingspunkt godkännas om den punkten säkerställer säker förbindelse av farkosten.

Kablarnas dragbrottrögränns ska väljas efter det förutsedda antalet kabelvarv. Det ska inte finnas mer än tre kabelvarv vid kopplingspunkten. Kablar ska väljas efter deras avsedda användning.



- 2.4.2 I fallet med skjutbogserare med en enda skjutbogserad läktare kan formeln i punkt 2.2 användas för att fastställa kopplingskraften om sådana skjutbogserare har godkänts för att framdriva flera sådana läktare.
- 2.4.3 Tillräckligt antal pollare eller liknande anordningar ska finnas tillgängliga och klara att ta upp de kopplingskrafter som uppstår.

### 3. **Särskilda föreskrifter för ledade kopplingar**

Ledade kopplingar ska vara så konstruerade att de även säkerställer en fast koppling mellan farkoster. Överensstämmelse med föreskrifterna i kapitel 5 ska kontrolleras under manöverprovningar med en fast konvoj i enlighet med artikel 16.06.

Den ledade kopplingens drivenhet ska medge en tillfredsställande återgång från det ledade läget. Föreskrifterna i artikel 6.02–6.04 ska tillämpas efter vederbörliga ändringar, följaktligen ska, när en motordriven enhet används, det finnas en andra oberoende drivenhet och energikälla tillgänglig om fel skulle uppstå.

Det ska vara möjligt att använda och övervaka den ledade kopplingen (åtminstone dess ledade rörelse) från styrhytten. Föreskrifterna i artikel 7.03 och 7.05 ska tillämpas efter vederbörliga ändringar.

---

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 4

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 5

**Bullermätningar**

(Artiklarna 3.04.7, 7.01.2, 7.03.6, 7.09.3, 8.10, 11.09.3, 12.02.5, 17.02.3 b och 17.03.1 i bilaga II)

**1. Allmänt**

För att kontrollera de maximala ljudtrycksnivåer som anges i bilaga II ska mätvärden, mätförfaranden och mätvillkor för kvantitativ, reproducerbar registrering av ljudtrycksnivåer fastställas i enlighet med punkterna 2 och 3.

**2. Mätinstrument**

Mätinstrumenten ska uppfylla föreskrifter för klass 1 enligt EN 60651:1994.

Innan och efter varje uppsättning mätningar, ska en kalibrator av klass 1 enligt EN 60942:1998 placeras på mikrofonen för att kalibrera mätinstrumentet. Kalibrators överensstämmelse med föreskrifterna i EN 60942:1998 ska kontrolleras en gång varje år. Mätinstrumentens överensstämmelse med föreskrifterna i EN 60651:1994 ska kontrolleras en gång vartannat år.

**3. Mätning av buller****3.1 Ombord på farkosten**

Mätningarna ska utföras i enlighet med ISO 2923:2003, avsnitten 5 till 8, endast A-vägda ljudtrycksnivåer.

**3.2 Luftburet buller från farkoster**

Buller från farkoster på inre vattenvägar och i hamnar fastställs genom mätningar i enlighet med EN ISO 22922: 2000, avsnitten 7–11. Maskinrummets dörrar och fönster ska vara stängda under mätningar.

**4. Dokumentation**

Mätningarna ska registreras i enlighet med 'Bullermätningsrapport' (bilaga).

**Bullermätningsrapport**

- ombord på farkost i enlighet med ISO 2923:2003
- luftburet buller från farkost i enlighet med EN ISO 2922:2000 (\*)

**A. Farkostdata****1. Typ av farkost och namn:**

Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg:

**2. Ägare:**

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

## 3. Huvudframdrivningssystem:

## 3.1 Huvudmotorer:

Nummer	Tillverkare	Typ	Tillverkningsår	Effekt (kW)	Motor-varvtal (varv/min)	Tvåtakt/fyrtakt	Turboladdad Ja/nej
1							
2							

## 3.2 Transmission

Tillverkare: ..... Typ: ..... Nedväxling: 1: .....

## 3.3 Propellrar

Antal: ..... Antal blad: ..... Diameter: ..... mm Dysa: ja/nej (\*)

## 3.4 Styrinrättning

Typ:

## 4. Hjälpssystem:

Nummer	Framdrivning av	Tillverkare	Typ	Tillverkningsår	Effekt (kW)	Motorvarvtal (varv/min)
1						
2						
3						
4						
5						

## 5. Genomförda bullerminskningsåtgärder:

## 6. Observationer:

**B. Använda mätinstrument**

## 1. Ljudtrycksnivåmätare:

Tillverkare: ..... Typ: ..... Senaste kontroll: .....

## 2. Oktav/tredje oktavbandsmätare

Tillverkare: ..... Typ: ..... Senaste kontroll: .....

## 3. Kalibrator

Tillverkare: ..... Typ: ..... Senaste kontroll: .....

## 4. Tillbehör:

## 5. Observationer:

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

**C. Mätförhållanden – farkost**

1. Formering under mätningarna:
2. Last/deplacement: ..... t/m<sup>3</sup> (\*) (cirka ..... % av maximalt värde)
3. Huvudmotorns varvtal: ..... varv/min (cirka ..... % av maximalt värde)
4. Hjälpsystem i drift nr:
5. Observationer:

**D. Mätförhållanden – omgivningar**

1. Mätområde: ..... Motströms/nedströms (\*)
2. Vattendjup: ..... m (Relevant vattennivå ..... = ..... m)
3. Väder: ..... Temperatur: ..... °C, vindstyrka: ..... BF
4. Påverkan av externt buller: Ja/nej (\*), specificera om ja: .....
5. Observationer:

**E. Registrering av mätning**

1. Mätningen utförd av:
2. Datum:
3. Observationer:
4. Underskrift:

**F.1 Mätresultat**

Bullermätningar ombord på farkost:

Nummer	Mätningsspunkt	Dörrar		Fönster		Uppmätt värde i dB(A)	Observationer
		Öppen	Stängd	Öppet	Stängt		

**F.2 Mätresultat**

Mätningar av luftburet buller från farkost:

Nummer	Mätningsspunkt	Mätvärden i dB(A)	Observationer

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 6

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 7

**Specialankare med minskad massa**

(Artikel 10.01.5 i bilaga II)

## DEL 1

**Godkända specialankare**

Specialankare med minskad massa som är godkända av behöriga myndigheter i enlighet med artikel 10.01.5 presenteras i följande tabell.

Ankare nr	Godkänd minskning av ankarets massa (%)	Behörig myndighet
1. HA-DU	30 %	Tyskland
2. D'Hone Spezial	30 %	Tyskland
3. Pool 1 (ihålig)	35 %	Tyskland
4. Pool 2 (solid)	40 %	Tyskland
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Tyskland
6. Vicinay-Danforth	50 %	Frankrike
7. Vicinay AC 14	25 %	Frankrike
8. Vicinay typ 1	45 %	Frankrike
9. Vicinay typ 2	45 %	Frankrike
10. Vicinay typ 3	40 %	Frankrike
11. Stockes	35 %	Frankrike
12. D'Hone-Danforth	50 %	Tyskland
13. Schmitts effektiva hållankare	40 %	Nederländerna

## DEL 2

**Kontroll och godkännande av specialankare med minskad massa**

(Minskning av ankarets massvärden fastställd i enlighet med artikel 10.01.1–10.01.4 i bilaga II)

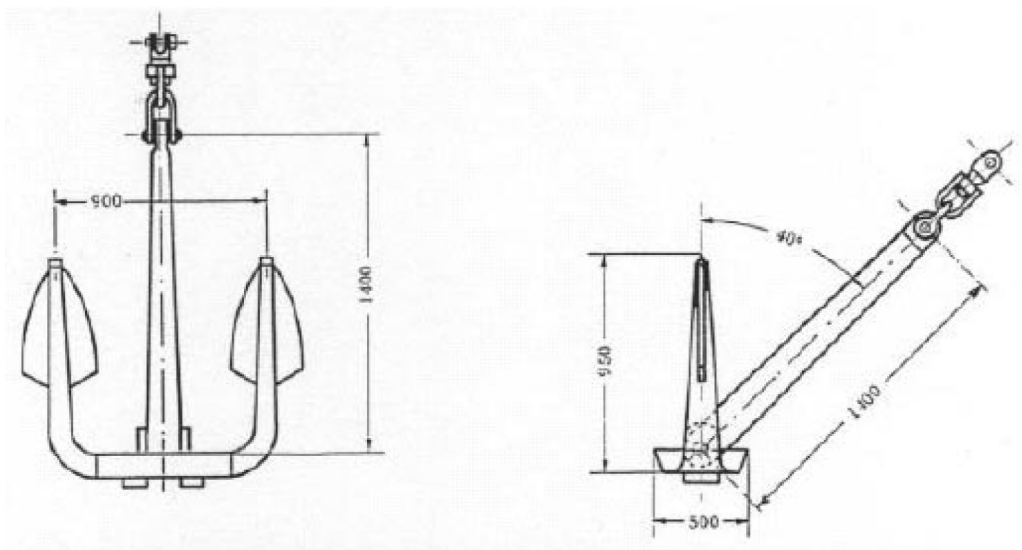
**1. Kapitel 1 – Förfarande för godkännande**

- 1.1 Specialankare med minskad massa i enlighet med artikel 10.01.5 i bilaga II ska godkännas av behöriga myndigheter. Den behöriga myndigheten fastställer godkänd minskning av ankarmassan för specialankare i enlighet med det förfarande som beskrivs nedan.
- 1.2 Godkännande såsom specialankare är endast möjligt om den fastställda minskningen av ankarmassa är minst 15 %.
- 1.3 Ansökningar om godkännande av ett specialankare i enlighet med punkt 1.1 ska inlämnas till den behöriga myndigheten i en medlemsstat. Tio kopior av följande dokument ska medfölja varje ansökan:
  - a) En skiss av specialankarens dimensioner och massa, med angivande av huvuddimensionerna och typbeteckning för varje tillgänglig ankarstorlek.
  - b) Ett bromskraftsdiagram för referensankaret A (i enlighet med punkt 2.2) och specialankaret B som ska godkännas, vilket ställts i ordning och bedömts av ett organ som angetts av den behöriga myndigheten.

- 1.4 Den behöriga myndigheten meddelar kommissionen om alla ansökningar om att minska ankarmassa, vilka den överväger att godkänna efter provning. Den behöriga myndigheten meddelar därför kommissionen om alla godkända specialankare, med angivande av dess typbeteckning och godkänd minskning av ankarmassan. Den behöriga myndigheten beviljar godkännande till ansökande tidigast 3 månader efter att ha meddelat kommissionen under förutsättning att den senare inte uppställer invändningar.

## 2. Kapitel 2 – Provningsförfarande

- 2.1 Bromskraftsdiagrammet i enlighet med punkt 3.1 ska visa bromskrafterna såsom en funktion av hastigheten för referensankaret A och specialankaret B som ska godkännas på grundval av provningarna i enlighet med punkterna 2.2 till 2.5 nedan. I bilaga I visas en möjlig bromskraftsprovning.
- 2.2 Referensankaret A som används vid provningarna ska vara ett normalt vikbart stocklöst ankare motsvarande skissen och uppgifterna som ges nedan, med en massa på minst 400 kg.



En tolerans på  $\pm 5\%$  gäller för de dimensioner och den massa som anges. Varje ankarfly måste dock ha en yta som minst är  $0,15 \text{ m}^2$ .

- 2.3 Massan på specialankaret B som används vid provningarna ska inte avvika med mer än 10 % från massan för referensankaret A. Om toleranserna är större ska krafterna räknas om i förhållande till massan.
- 2.4 Bromskraftsdiagrammen ska ha en linjär funktion av hastigheten ( $v$ ) i området 0–5 km/h (hastighet över mark). För detta ändamål ska tre provningar utföras i riktning motströms för referensankaret A och specialankaret B alternerande över vardera av två flodsträckningar som bestäms av den behöriga myndigheten, en med grovt grus och en med fin sand. På floden Rhen kan sträckningen mellan 401–402 km utgöra referenssträckning för provningarna på grovt grus och sträckningen mellan 480–481 km för provningarna på fin sand.
- 2.5 Vid varje provning ska det ankare som provas dras med en stålsvajer vars längd mellan ankaranslutningen och dragfarkosten eller anordningen är 10 gånger anslutningspunktens höjd på farkosten över ankarbotten.
- 2.6 Minskningen av ankarmassan i procent beräknas med följande formel:

$$r = 75 \cdot \left( 1 - 0,5 \frac{PB \left( \frac{FA}{PA} + \frac{AA}{AB} \right)}{\left( \frac{FA}{PA} + \frac{AA}{AB} \right)} \right) \%$$

Där:

$r$  ankarmassans minskning i procent för specialankaret B i förhållande till referensankaret A,

$PA$  massan för referensankaret A,

$PB$  massan för specialankaret B,

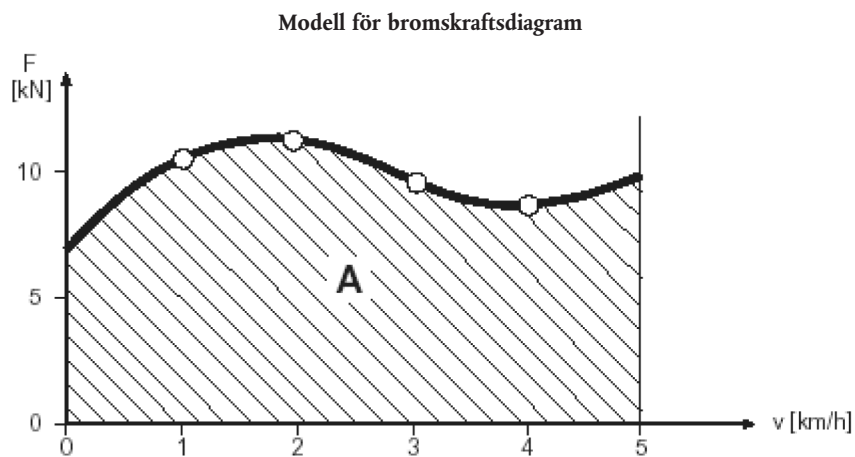
$FA$  hållkraft för referensankare A vid  $v = 0,5 \text{ km/h}$ ,

$FB$  hållkraft för specialankare A vid  $v = 0,5 \text{ km/h}$ ,



AA bromskraftsdiagrammets yta som avgränsas av

- linjen som är parallell med y-axeln vid  $v = 0$
- linjen som är parallell med x-axeln vid  $v = 5$  km/h
- linjen som är parallell med x-axeln vid hållkraften  $F = 0$
- bromskraftskurvan för referensankaret A.



(Fastställande av ytorna AA och AB)

AB samma definition som för AA förutom att bromskraftskurvan för specialankaret B används.

2.7 Den godtagbara procentandelen är medelvärdet av sex värden för  $r$ , som beräknas i enlighet med punkt 2.6.



## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 8

**Vattentäta fönsters styrka**

(Artikel 15.02.16 i bilaga II)

**1. Allmänt**

Enligt artikel 15.02.16 i bilaga II får vattentäta fönster finnas nedanför marginallinjen om de är vattentäta, inte kan öppnas, är tillräckligt starka och uppfyller kraven i artikel 15.06.14.

**2. Vattentäta fönsters konstruktion**

Föreskrifterna i artikel 15.02.16 i bilaga II anses vara uppfyllda om de vattentäta fönstrens konstruktion uppfyller följande bestämmelser.

- 2.1 Endast härdat glas som uppfyller ISO 614, utgiven april 1994, ska användas.
  - 2.2 Runda fönster ska uppfylla ISO 1751, utgiven april 1994, serie B: medelkraftiga fönster, typ: ej öppningsbara fönster.
  - 2.3 Kantiga fönster ska uppfylla ISO 3903, utgiven april 1994, serie E: kraftiga fönster, typ: ej öppningsbara fönster.
  - 2.4 ISO-standardiserade fönster får ersättas av fönster vars konstruktion åtminstone uppfyller föreskrifterna i punkterna 2.1 till 2.3.
-

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 9

**Föreskrifter för automatiska trycksatta vattensprinkler**

(Artikel 10.03a.1 i bilaga II)

Lämpliga automatiska trycksatta vattensprinkler enligt artikel 10.03a.1 ska uppfylla följande föreskrifter:

1. Den automatiska trycksatta vattensprinklern ska alltid vara driftklar när det finns personer ombord. Ingen extra åtgärd ska krävas av besättningen för att utlösa funktionen.
2. Systemet ska permanent bibehållas vid nödvändigt tryck. Rören ska alltid vara fyllda med vatten ända fram till munstyckena. Systemet ska ha kontinuerligt arbetande vattenförsörjning. Det ska inte vara möjligt för föroreningar, som kan störa driften, att komma in i systemet. Lämpliga visningssystem och provningssystem (t.ex. manometrar, vattenindikatorer på trycktankar, pumpprovningskretsar) ska vara installerade för övervakning och kontroll av systemet.
3. Pumpen för vattenförsörjningen av munstyckena ska aktiveras automatiskt vid ett tryckfall i systemet. Pumpen ska vara så dimensionerad att den kontinuerligt kan tillhandahålla tillräcklig vattenförsörjning med erforderligt tryck om alla munstyckena, som krävs för att täcka en yta motsvarande det största rummet som ska skyddas, är aktiverade samtidigt. Denna pump ska exklusivt försörja den automatiska trycksatta vattensprinklern. I händelse av fel på pumpen ska det vara möjligt att försörja munstyckena med tillräcklig vattenförsörjning från annan pump ombord.
4. Systemet ska vara uppdelat i sektioner, vardera med högst 50 munstycken.
5. Munstyckenas antal och placering ska säkerställa effektiv fördelning av vatten i de rum som ska skyddas.
6. Munstyckena ska utlösas vid en temperatur mellan 68 °C och 79 °C.
7. Installationen av komponenter till automatiska trycksatta vattensprinkler inuti de rum som ska skyddas ska begränsas till nödvändigt minimiantal. Inga sådana systemkomponenter ska installeras i huvudmaskinrum.
8. Optiska och akustiska indikatorer ska tillhandahållas på en eller flera lämpliga platser, åtminstone en som är ständigt bemannad, vilka visar aktivering av automatiska trycksatta vattensprinkler i varje sektion.
9. Energiförsörjningen av installationen av automatiska trycksatta vattensprinkler ska tillhandahållas av två oberoende energikällor som inte är installerade på samma plats. Varje energikälla ska kunna försörja hela systemet på egen hand.
10. En installationsplan över den automatiska trycksatta vattensprinklern ska visas för inspektionsorganet för kontroll innan systemet installeras. Planen ska visa vilka typer av maskiner och utrustning som används och prestandauppgifter för dessa. En installation som provats och certifierats av ett godkänt klassningssällskap och som uppfyller åtminstone ovanstående bestämmelser kan godkännas utan att provas ytterligare.
11. Förekomsten av en automatisk trycksatt vattensprinkler ska anges i gemenskapscertifikatet under punkt 43.

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 10

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 11

**Färdigställande av gemenskapscertifikat**

## 1. ALLMÄNT

1.1 **Formulär**

Endast formulär som är godkända av en behörig myndighet ska användas för färdigställande av gemenskapscertifikat. Formulären ska endast fyllas i på den ena sidan.

Vid utfärdande av gemenskapscertifikat ska alla sidorna 1–13 ingå, även om det saknas uppgifter på vissa sidor.

1.2 **Metod för inskrivning**

Uppgifter på gemenskapscertifikatet ska vara maskin- eller datorskrivna. Handskrivna uppgifter får endast användas i undantagsfall. Uppgifterna ska vara outplånliga. Teckensnittets färg ska endast vara svart eller blå. Raderingar ska göras med rött.

## 2. UPPGIFTER

2.1 **Strykning av alternativ**

När uppgifter är markerade med (\*) ska de som inte gäller strykas.

2.2 **Punkter utan uppgifter**

Om det inte krävs någon uppgift eller inte är möjligt att ange någon uppgift för någon av punkterna 1–48, ska en vågrät linje dras tvärs över hela fältet.

2.3 **Gemenskapscertifikatets sista sida**

Om inga extra sidor krävs efter sidan 13 (se punkt 3.2.3) ska orden 'fortsättning på sidan (\*)' längst ned på sidan 13 strykas.

2.4 **Ändringar**2.4.1 *Första handskrivna ändringen på en sida*

En sida kan endast ändras en gång, men då kan dock flera ändringar göras. En röd linje ska dras genom alla uppgifter som ska ändras. Ett tidigare struket alternativ (se punkt 2.1) eller en punkt som tidigare saknade uppgift (se punkt 2.3) ska strykas under med rött. De nya uppgifterna ska inte anges i det ändrade fältet, utan på samma sida under rubriken 'Ändringar', och raden 'Denna sida har ersatts' ska strykas.

2.4.2 *Ytterligare handskrivna ändringar på en sida*

Vid ytterligare ändringar av sidan ska den ersättas och de nödvändiga ändringarna såväl som alla tidigare ändringar ska anges direkt under tillämpliga punkter. Under rubriken 'Ändringar' ska raden 'ändringar av punkt(erna)' strykas.

Den gamla sidan ska behållas av inspektionsorganet som ursprungligen utfärdade gemenskapscertifikatet.

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

### 2.4.3 *Ändringar medelst elektronisk datahantering*

Vid ändringar medelst elektronisk datahantering ska sidan ersättas och de nödvändiga ändringarna såväl som alla tidigare ändringar ska anges direkt under tillämpliga punkter. Under rubriken 'Ändringar' ska raden 'ändringar av punkterna' strykas.

Den gamla sidan ska behållas av inspektionsorganet som ursprungligen utfärdade gemenskapscertifikatet.

### 2.5 **Korrigeringar genom överklisting**

Överklisting av uppgifter eller inklistring av ytterligare uppgifter under en punkt är ej tillåtet.

## 3. ERSÄTTA OCH LÄGGA TILL SIDOR

### 3.1 **Ersätta sidor**

Sidan 1 i gemenskapscertifikatet ska aldrig ersättas. För utbyte av övriga sidor ska det förfarande som beskrivs i punkt 2.4.2 eller punkt 2.4.3 tillämpas.

### 3.2 **Lägga till sidor**

Om utrymmet är otillräckligt för ytterligare uppgifter på sidorna 10, 12 eller 13 i gemenskapscertifikatet får ytterligare sidor bifogas.

#### 3.2.1 *Utökning/bekräftelse av giltighet*

Om ytterligare utökning krävs när certifikatet redan har utökats sex gånger ska orden 'Fortsätter på sidan 10a' läggas till längst ned på sidan 10 och en ytterligare sida 10 ska märkas såsom 10a och sättas in efter sidan 10. Respektive uppgift anges sedan under punkt 49 överst på sidan 10a. Längst ned på sidan 10a ska uppgiften 'Fortsätter på sidan 11' anges.

#### 3.2.2 *Utökning av certifikatet för anläggningar för flytande gas*

Ett liknande förfarande som det i punkt 3.2.1 ska tillämpas, med sidan 12a insatt efter sidan 12.

#### 3.2.3 *Bilaga till gemenskapscertifikatet*

Längst ned på sidan 13 ska orden 'Slut på gemenskapscertifikat' strykas med rött, de strukna orden 'Fortsätter på sidan (\*)' ska strykas under med rött och efter den ska sidan med nummer 13a infogas. Denna ändring ska ha en officiell stämpel. En ytterligare sida 13 ska märkas såsom sidan 13a och infogas efter sidan 13. Bestämmelserna i punkt 2.2 gäller för sidan 13a efter vederbörliga ändringar.

Samma förfarande ska tillämpas för alla ytterligare bilagor (sidorna 13b, 13c, etc.).

## 4. FÖRKLARING AV ENSKILDA PUNKTER

Självklara punkter nämns inte nedan.

2. Om tillämpligt anges villkoren såsom i artikel 1.01. Andra typer av farkoster ska anges med sin allmänt godtagna beteckning.

15. Denna sektion ska endast fyllas i för farkoster för vilka åtminstone en av egenskaperna 1.1 eller 1.2 eller 1.3 under punkt 14 inte är struken, i annat fall ska hela tabellen strykas.

15.1 I kolumnen 'formeringsskiss' i tabellen ska antalet av de avbildade formeringarna anges. Rader utan uppgift ska strykas över.

Ytterligare formeringar kan ritas och ska betecknas 18, 19, 20 etc.

(\*) Stryk det som inte är tillämpligt.

Om det inte är uppenbart enligt egenskapen 'lämplig för skjutbogsering' i det tidigare fartygscertifikatet, vilka formeringar som är godkända, får uppgiften i det tidigare fartygscertifikatet överföras till punkt 52. 'Se punkt 52' ska anges på rad 1 i tabellen 'Godkänd formering'.

- 15.2 Kopplingar
- Endast uppgifter om kopplingen mellan den skjutbogserande farkosten och den skjutna delen av konvojen ska anges.
- 17–20. Uppgifter enligt tonnagocertifikat i punkterna 17–19 anges med två decimaler och i punkt 20 utan decimal. Längd överallt och bredd överallt ger farkostens maximidimensioner inklusive alla utskjutande fastmonterade delar. Längd L och bredd B ger skrovets maximidimensioner (se även artikel 1.01 Definitioner).
21. Dödviktstonnage för lastfartyg i ton enligt tonnagocertifikatet för maximalt djupgående enligt punkt 19.
- Deplacement för alla andra farkoster i  $m^3$ . Om inget tonnagocertifikat finns tillgängligt beräknas deplacementet från produkten av blockkoefficienten och längd  $L_{WL}$ , bredd  $B_{WL}$  och medeldjupgåendet vid maximal nedsänkning.
23. Antal tillgängliga passagerarbäddar (inklusive fällsängar och liknande).
24. Endast vattentäta tvärskeppsskott som sträcker sig från ena sidan av fartyget till den andra ska beaktas.
26. Om tillämpligt ska ett av följande uttryck användas:
- handmanövrerade lastluckor,
  - handmanövrerade rullande lastluckor,
  - handmanövrerade skjutlastluckor,
  - mekaniskt hanterade skjutlastluckor,
  - mekaniskt hanterade lastluckor.
- Andra typer av lastluckor ska anges med sin allmänt godtagna beteckning.
- Alla lastrum som saknar lastlucka ska förtecknas, t.ex. under punkt 52.
28. Tal utan decimaler.
- 30., 31. och 33. Varje vinschhus ska räknas såsom en vinsch, oavsett antalet ankare eller dragkablar som är anslutna till det.
34. Under 'Andra installationer' ska system som inte omfattar roderblad (t.ex. styrpropeller-, vertikalaxelpropeller-, bogpropellersystem) anges.
- Ange även alla elektriska hjälpmotorer för manuell aktivering.
- Vid bogpropellersystem avser 'fjärrstyrd' endast fjärreglage som manövreras från styrplatsen i styrhytten.
35. Endast de teoretiska värdena enligt artiklarna 8.08.2 och 8.08.3, 15.01.1 c och 15.08.5 ska anges och då endast för farkoster som kölsträcktes efter den 31 december 1984.
36. En skiss kan krävas för förtydligande.
37. Endast de teoretiska värdena utan reduktion enligt artikel 10.01.1–10.01.4 ska anges.
38. Endast minimilängder enligt artikel 10.01.10 och minimidragbrottsgränsvärden enligt 10.01.11 ska anges.



- 39., 40. Endast minimilängder och minimibrottsgränsvärden omräknade enligt artikel 10.02.2 ska anges. På begäran av ägaren kan tillgängligheten till de gamla kablarna noteras under punkt 52.
42. Inspektionsorganet får lägga till punkter i förteckningen över nödvändig utrustning. Dessa ska rättfärdigas såsom viktiga för fartygets säkerhet för respektive fartygstyp eller dess trafikområde. Tillägg ska anges under punkt 52.
- Vänster kolumn, raderna 3 och 4: För passagerarfartyg ska den förstnämnda punkten strykas, och under den sistnämnda punkten ska längden på landgången anges såsom fastställd av inspektionsorganet. För alla andra fartyg ska den sistnämnda punkten strykas helt respektive, om inspektionsorganet har tillåtit en kortare längd än enligt artikel 10.02.2 d, endast första hälften strykas och landgångens längd anges.
- Vänster kolumn, rad 6: Här ska antalet föreskrivna förbandslådor enligt artikel 10.02.2 f och artikel 15.08.9 anges.
- Vänster kolumn, rad 10: Här ska antalet föreskrivna brandsäkra behållare enligt artikel 10.02.1 d–f anges.
43. Bärbara brandsläckare som krävs enligt säkerhetsföreskrifterna, t.ex. förordningen om transport av farligt gods på Rhen (ADNR), ingår inte här.
44. Rad 3: I gemenskapscertifikat som ska förlängas före den 1 januari 2010, eller den 1 januari 2025 i de fall då kapitel 24a är tillämpligt, ska punkten 'enligt Europastandard EN 395:1998 eller EN 396:1998' strykas om inga räddningsvästar som motsvarar denna standard finns ombord.
- Rad 4: när gemenskapscertifikat förlängs efter den 1 januari 2015, eller den 1 januari 2030 i de fall då kapitel 24a är tillämpligt, eller om en ny arbetsbåt tas ombord, ska punkten 'ett par åror, en förtöjningslina och ett öskar' strykas. Punkten 'enligt Europastandard EN 1914:1997' ska strykas om ingen arbetsbåt som motsvarar denna standard finns ombord.
46. Såsom en allmän regel ska inte kontinuerlig drift anges om det saknas bäddar eller om ljudnivåerna är för höga.
50. Experten ska underteckna endast om han själv fyllt i sidan 11.
52. Här kan alla tillkommande begränsningar, undantag och förklaringar eller liknande anges som gäller uppgifter under enskilda punkter.

## 5. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

### 5.1 Befintliga gemenskapscertifikat

Med undantag för artikel 2.09.2, ska inga utökningar av befintliga gemenskapscertifikat beviljas.

### 5.2 Utbyte efter en regelbunden inspektion

Efter en regelbunden inspektion av ett fartyg som ännu ej har ett gemenskapscertifikat i linje med modellen i bilaga V, del 1, ska ett gemenskapscertifikat utfärdas. Artiklarna 2.09.4 och 2.17 ska tillämpas.

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 12

**Bränsletankar på flytande farkoster**

(Artiklarna 8.05.1 och 17.02.1 d i bilaga II)

Enligt artikel 8.05.1 ska bränsletankar utgöra inbyggd del av skrovet eller vara fast monterat i det.

Bränsletankar till motorer för arbetsredskap på flytande utrustning behöver inte utgöra en inbyggd del av skrovet eller vara fast monterat i det. Flyttbara tankar får användas under förutsättning att de uppfyller följande villkor:

1. Dessa tankars volym ska inte överskrida 1 000 liter.
2. Det ska vara möjligt att montera tankarna tillräckligt fast och jorda dem.
3. Tankarna ska vara tillverkade av stål med tillräcklig vägg tjocklek och ska vara installerade på en dropplåt. Den senare ska vara konstruerad för att förhindra att läckande bränsle förorenar farlederna. Dropplåten får uteslutas om dubbelväggiga tankar med läckageskydd eller läckagevarningssystem används och som endast fylls på via en automatisk påfyllningsventil. Bestämmelserna i punkt 3 ska anses vara uppfyllda om en tankkonstruktion har certifierats och godkänts enligt föreskrifterna i en medlemsstat.

Detta ska noteras i gemenskapscertifikatet.

---

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 13

**Pråmars minsta skrovtjocklek**

(Artikel 3.02.1 i bilaga II)

Vid regelbundna inspektioner i enlighet med artikel 2.09 av pråmar som uteslutande bogseras får det inspekterande organet medge vissa avvikelser från artikel 3.02.1 b med avseende på bordläggningens minsta tjocklek på skrovet. Avvikelsen ska inte vara större än 10 % och den minsta skrovtjockleken ska inte vara mindre än 3 mm.

Dessa avvikelser ska anges i gemenskapscertifikatet.

Under punkt 14 i gemenskapscertifikatet ska endast egenskap nr 6.2 'Bogserad såsom en farkost utan egen framdrivning' gälla.

Egenskaperna nr 1 till 5.3 och 6.1 ska strykas.

---

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 14

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 15

**Fartygets styrfart för egen maskin**

(Artiklarna 10.03b.2 a, 15.07.1 och 22a.05.1 a i bilaga II)

**1. Minimikrav för fartygs styrfart**

Fartygs rörelse för egen maskin i enlighet med artiklarna 10.03b.2 a, 15.07.1 och 22a.05.1 a anses vara tillräcklig om – vid användning av bogpropeller – fartyget eller formeringen som framdrivs av fartyget uppnår hastigheten 6,5 km/h i förhållande till vattnet och girhastigheten 20°/min kan uppnås och bibehållas under färd med hastigheten 6,5 km/h i förhållande till vattnet.

**2. Manöverprov**

Vid verifieringen av minimikraven ska artikel 5.03 och 5.04 vara uppfylld.

---

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 16

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 17

**Lämpligt brandlarmsystem**

(Artiklarna 10.03b.3, 15.11.17 och 22b.11.1 i bilaga II)

Brandlarmsystem anses vara lämpliga om de uppfyller följande villkor.

**0. KOMPONENTER****0.1** Brandlarmsystemet består av

- a) branddetekteringssystem,
- b) brandindikeringssystem,
- c) kontrollpanel,

såväl som av den externa energiförsörjningen.

**0.2** Branddetekteringssystemet kan vara uppdelat i en eller flera brandzoner.**0.3** Brandindikeringssystemet kan ha en eller flera indikeringsanordningar.**0.4** Kontrollpanelen är den centrala kontrollenheten för brandlarmsystemet. Den omfattar även delar av brandindikeringssystemet (t.ex. en indikeringsanordning).**0.5** En brandindikeringsson kan ha en eller flera branddetektorer.**0.6** Branddetektorer kan vara

- a) värmedetektorer,
- b) rökdetektorer,
- c) jondetektorer,
- d) flamdetektorer,
- e) kombinerade detektorer (branddetektorer med en kombination av de detektorer som listats under a till d).

Branddetektorer som reagerar på andra faktorer som indikerar att en brand utbrutit kan godkännas av det inspekterande organet under förutsättning att de inte är mindre känsliga än de detektorer som nämns under a till e.

**0.7** Branddetektorer kan installeras

- a) med eller
- b) utan

enskild identifiering.

**1. KONSTRUKTIONSFÖRESKRIFTER****1.1 Allmänt****1.1.1** Obligatoriska brandlarmsystem ska alltid vara i drift.**1.1.2** De branddetektorer som krävs i enlighet med punkt 2.2 ska vara automatiska. Extra manuellt manövrerade branddetektorer får installeras.

1.1.3 Systemet och dess komponenter ska klara spänningsvariationer och överspänningar, ändringar av omgivande temperatur, vibrationer, fuktighet, stötar, slag och korrosion såsom vanligen förekommer på fartyg.

## 1.2 Energiförsörjning

1.2.1 Energikällor och elektriska kretsar som krävs för brandlarmsystemens funktion ska vara självövervakande. Alla fel som uppstår ska aktivera en optisk och akustisk larmsignal på kontrollpanelen som kan särskiljas från brandlarmsignalen.

1.2.2 Det ska finnas minst två kraftkällor för den elektriska delen av brandlarmsystemet, varav en ska vara ett reservkraftsystem (dvs. reservkraftkälla och reservkopplingstavla). Det ska finnas två separata kraftmatningar enbart för detta syfte. Dessa ska ledas till en automatisk omkopplare i eller nära brandlarmsystemets kontrollpanel. På dagtursfartyg på upp till 25 m  $L_{WL}$  och på motorfartyg är det tillräckligt med en reservkraftförsörjning.

## 1.3 Branddetekteringssystem

1.3.1 Branddetektorer ska vara grupperade i branddetekteringszoner

1.3.2 Branddetekteringssystem ska inte användas för några andra syften. Som undantag kan stängning av dörrarna i enlighet med artikel 15.11.8 och liknande funktioner aktiveras och indikeras på kontrollpanelen.

1.3.3 Branddetekteringssystem ska vara så konstruerade att det första indikerade brandlarmet inte förhindrar brandlarm som utlöses av andra detektorer.

## 1.4 Branddetekteringszoner

1.4.1 När branddetektorer inte kan fjärridentifieras enskilt ska en branddetekteringszon inte övervaka mer än ett däck. Detta gäller inte för en branddetekteringszon som övervakar ett inkapslat trapphus.

För att undvika fördröjningar vid detektering av brandens ursprung ska antalet slutna utrymmen vara begränsat i varje branddetekteringszon. Det ska inte finnas mer än femtio slutna utrymmen i en branddetekteringszon.

När branddetekteringssystemet har fjärridentifiering av enskilda branddetektorer får branddetekteringszonerna övervaka flera däck och godtyckligt antal slutna utrymmen.

1.4.2 På passagerarfartyg som saknar branddetekteringssystem med fjärridentifiering av enskilda branddetektorer ska en detekteringszon inte omfatta mer än det område som anges enligt artikel 15.11.10. Aktivering av en branddetektor i en enskild hytt i denna branddetekteringszon ska avge en optisk och akustisk signal i korridoren utanför den hytten.

1.4.3 Kök, maskinrum och pannrum ska utgöra separata branddetekteringszoner.

## 1.5 Branddetektorer

1.5.1 Endast värme-, rök- eller jondetektorer ska användas som branddetektorer. Andra typer får endast användas såsom extra detektorer.

1.5.2 Branddetektorer ska vara typgodkända.

1.5.3 Alla automatiska branddetektorer ska vara så konstruerade att de kan provas för att säkerställa att de fungerar korrekt och tas i drift igen utan att några komponenter behöver ersättas.

1.5.4 Rökdetektorer ska vara så inställda att de reagerar för en siktminskning per meter orsakad av rök på mer än 2 till 12,5 %. Rökdetektorer monterade i kök, maskinrum och pannrum ska reagera med en känslighet som uppfyller gränsvärdena enligt inspektionsorganets föreskrifter, varvid för låg eller för hög känslighet hos detektorerna ska undvikas.



- 1.5.5 Värmedetektorer ska vara så inställda att de vid temperaturökningar på mindre än 1 °C/min reagerar vid temperaturer mellan 54 °C och 78 °C.

Vid snabbare temperaturökningar ska värmedetektorn reagera inom temperaturgränsvärdena, varvid för låg eller för hög känslighet hos värmedetektorn ska undvikas.

- 1.5.6 Genom överenskommelse med inspektionsorganet får värmedetektorernas tillåtna driftstemperatur ökas till 30 °C över den maximala temperaturen i den övre delen av motor- och pannrum.
- 1.5.7 Flamdetektorernas känslighet ska vara tillräcklig för att detektera flammor mot en upplyst bakgrund. Flamdetektorer ska även vara utrustade med ett system för identifiering av falska larm.

## 1.6 Branddetekteringssystem och kontrollpanel

- 1.6.1 Aktivering av en branddetektor ska avge en optisk och akustisk brandlarmssignal vid kontrollpanelen och indikeringsanordningarna.
- 1.6.2 Kontrollpanelen och indikeringsanordningarna ska finnas på en plats som är ständigt bemannad av besättning eller ombordanställda. En indikator ska finnas vid styrplatsen.
- 1.6.3 Indikeringsanordningarna ska åtminstone indikera den branddetekteringszon i vilken en branddetektor har aktiverats.
- 1.6.4 På och nära varje indikeringsanordning ska det finnas tydlig information om de övervakade områdena och branddetekteringszonerna.

## 2. MONTERINGSFÖRESKRIFTER

- 2.1 Branddetektorer ska monteras på ett sådant sätt att systemets bästa möjliga funktion säkerställs. Platser i närheten av däcksbalkar och ventilationsschakt eller andra platser där luftströmmar negativt kan påverka systemets drift, samt platser där stötar och mekaniska skador är troliga, ska undvikas.
- 2.2 I allmänhet ska branddetektorer som är placerade i taket sitta åtminstone 0,5 meter från skott. Det största avståndet mellan branddetektorer och skott ska överensstämma med följande tabell:

Typ av branddetektor	Maximal golvyta per branddetektor	Maximalt avstånd mellan branddetektorer	Maximalt avstånd mellan detektorer och tvärskeppsskott
Värme	37 m <sup>2</sup>	9 m	4,5 m
Rök	74 m <sup>2</sup>	11 m	5,5 m

Inspektionsorganet kan föreskriva eller godkänna andra avstånd på grundval av provningar som bestyrker detektorernas egenskaper.

- 2.3 Dragningen av elektriska kablar för brandlarmsystemet genom maskinrum och pannrum eller andra områden med hög brandrisk är inte tillåten om detta inte är nödvändigt för branddetektering i dessa områden eller för anslutning till motsvarande kraftförsörjning.

## 3. PROVNING

- 3.1 Brandlarmsystem ska kontrolleras av en expert

- a) efter installation,
- b) regelbundet, men minst vartannat år.

För maskinrum och pannrum ska dessa kontroller utföras under varierande drifts- och ventilationsförhållanden.

- 3.2 Ett provningscertifikat ska vara undertecknat av experten och visa provningsdatum.

## ADMINISTRATIV ANVISNING NR 18

**Bevis på olika fartygsdelars bärlighet, trim och stabilitet**

(Artikel 22a.05.2 tillsammans med artikel 22.02 och 22.03 i bilaga II)

1. Vid provning av olika fartygsdelars bärlighet, trim och stabilitet, vilka har delats av i enlighet med artikel 22a.05.2 a, ska det antas att båda delarna var delvis eller helt olastade i förväg eller att containrar som sköt ut utanför luckarmen på lämpligt sätt var skyddade mot glidning.
2. För vardera av de två delarna ska därför följande krav uppfyllas vid beräkning av stabiliteten i enlighet med artikel 22.03 (Randvillkor och beräkningsmetod för bestyrkande av stabilitet för transport av säkrade containrar):
  - metacenterhöjden MG ska inte understiga 0,50 m,
  - restflödningsavståndet ska vara minst 100 mm,
  - den hastighet som ska beaktas ska vara 7 km/h,
  - vindtrycket ska antas vara lika med 0,01 t/m<sup>2</sup>.
3. Krängningsvinkeln ( $\leq 5^\circ$ ) behöver inte uppfyllas för de fartygsdelar som delats av i enlighet med artikel 22a.05.2 eftersom denna vinkel – härledd från friktionskoefficienten – anges för ej säkrade containrar.

Hävarmen för det krängningsmoment som uppstår på grund av fria vätskeytor ska beaktas i enlighet med den formel som ges i artikel 22.02.1 e.
4. Föreskrifterna i punkterna 2 och 3 ska även anses vara uppfyllda om, för vardera av de två delarna, stabilitetskraven i avsnitt 9.1.0.95.2 i förordningen om transport av farliga ämnen på Rhen (ADNR) är uppfyllda.
5. Bekräftelse på fartygsdelarnas stabilitet kan erhållas med antagande om att lasten är jämnt fördelad, eftersom en jämn lastfördelning – i den mån så inte redan är fallet – kan ordnas före delning, annars kan fartyget i stort sett vara olastat.

---

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 19

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 20

**Utrustning för fartyg som ska framföras i enlighet med standarderna S1 och S2**

(Artikel 23.09 i bilaga II)

## 1. Allmän inledning

Enligt artikel 23.09.1 i bilaga II ska fartyg som är avsedda att användas enligt standarderna S1 och S2 uppfylla bestämmelserna i denna artikel. Enligt artikel 23.09.1 ska inspektionsorganet i gemenskapscertifikatet bekräfta att fartyget uppfyller dessa bestämmelser.

Dessa bestämmelser avser föreskrifter om kompletterande utrustning som gäller förutom de föreskrifter som ett fartyg måste uppfylla för att gemenskapscertifikatet ska utfärdas. Bestämmelserna i artikel 23.09, som kan tolkas på olika sätt, kommer att klarläggas i denna administrativa anvisning. Således ska bestämmelserna i artikel 23.09.1 i bilaga II tolkas enligt följande:

## 2. Artikel 23.09

2.1 **1.1 a – Anordning av framdrivningssystem**

Om ett fartyg är utrustat med en direkt reversibel huvudmotor ska tryckluftssystemet som krävs för att reversera drivriktningen

- a) hållas ständigt trycksatt av en automatiskt inställd kompressor eller
- b) trycksätts med en hjälpmotor som kan startas från styrplatsen, när ett larm utlöses i styrhytten. Om hjälpmotorn har en egen bränsletank ska det – i enlighet med artikel 8.05.13 – finnas en varningsanordning i styrhytten som visar om fyllningsnivån inte är tillräckligt för att säkerställa fortsatt säker drift.

2.2 **1.1 b – Slagvattennivåerna i huvudmaskinrummet**

Om det krävs ett bogstyrningssystem för att uppfylla manöverföreskrifterna i kapitel 5 ska det rum som innehåller bogstyrningssystemet anses vara ett huvudmaskinrum.

2.3 **1.1 c – Automatisk bränsleförsörjning**

## 2.3.1 Om framdrivningssystemet har en tank för daglig förbrukning, ska

- a) dess innehåll vara tillräckligt för att säkerställa att framdrivningssystemet kan användas under 24 timmar, med antagande av en förbrukning motsvarande 0,25 liter per kW per timme,
- b) bränsleförsörjningspumpen för påfyllning av tanken för daglig förbrukning användas kontinuerligt eller
- c) bränsleförsörjningspumpen vara utrustad med
  - en omkopplare som automatiskt kopplar på bränsleförsörjningspumpen när tanken för daglig förbrukning uppnår en viss låg nivå och
  - en omkopplare som automatiskt stänger av bränsleförsörjningspumpen när tanken för daglig förbrukning är full.

## 2.3.2 Tanken för daglig förbrukning ska ha ett nivåalarm som uppfyller föreskrifterna i artikel 8.05.13.

2.4 **1.1. d – Ingen särskild kraftansträngning ska krävas för styrinrättningen**

Hydrauliska styrinrättningar uppfyller denna föreskrift. Manuella styrinrättningar ska inte kräva större kraft vid användningen än 160 N.

**2.5 1.1 e – Optiska och akustiska signaler som krävs under gång**

Optiska signaler omfattar inte cylindrar, bollar, koner eller dubbelkoner som krävs enligt föreskrifter utfärdade av sjöfartsmyndigheterna i medlemsstaterna.

**2.6 1.1 f – Direkt kommunikation och kommunikation med maskinrummet****2.6.1 Direkt kommunikation ska anses vara säkerställd om**

- a) direkt optisk kontakt är möjlig mellan styrhytten och manöverplatsen för vinschar och pollare på fartygets främre del eller akter och om avståndet från styrhytten till dessa manöverplatser inte är större än 35 m,
- b) bostadsutrymmena kan nås direkt från styrhytten.

**2.6.2 Kommunikation med maskinrummet ska anses vara säkerställd om den signal som nämns i artikel 7.09.3, andra meningen, kan användas oberoende av den omkopplare som nämns i artikel 7.09.2.****2.7 1.1 i – Vevar och liknande roterande manöversätt**

Dessa omfattar

- a) manuellt manövrerade ankarvinschar (den maximala kraft som krävs ska anses vara den då ankarna hänger fritt),
- b) vevar för att lyfta lastluckor,
- c) vevar på mast och trattvinschar.

Dessa omfattar inte

- a) förhållnings- och kopplingsvinschar,
- b) vevar på kranar, om de inte är avsedda för arbetsbåtar.

**2.8 1.1 m – Ergonomiska anordningar**

Bestämmelserna anses uppfylla om

- a) styrhytten är anordnad i enlighet med Europastandard EN 1864:2008 eller
- b) styrhytten är utformad för radarstyrning, som utförs av en enda person eller
- c) styrhytten uppfyller följande föreskrifter:
  - aa) Kontrollenheterna och övervakningsinstrumenten är i det främre synfältet och inom en vinkel om högst 180° (90° åt styrbord och 90° åt babord), inklusive golv och tak. De ska vara tydligt läsbara och synliga från rorsmannens normala plats.
  - bb) Huvudkontrollenheterna såsom ratt eller styrspak, motorreglagen, radioreglagen och reglagen för akustiska signaler och de varnings- och manöversignaler som krävs enligt tillämpliga nationella eller internationella sjöfartsmyndigheters föreskrifter ska anordnas på ett sådant sätt att avståndet mellan reglagen på styrbords sida och babords sida inte är större än 3 m. Rorsmannen ska kunna hantera motorerna utan att behöva släppa styrinrättningens reglage och fortfarande kunna använda andra reglage såsom radiosystemet, reglagen för de akustiska signalerna och manöversignalerna som krävs enligt tillämpliga nationella eller internationella sjöfartsmyndigheters föreskrifter.
  - cc) Varnings- och manöversignalerna som krävs enligt tillämpliga nationella eller internationella sjöfartsmyndigheters föreskrifter drivs elektriskt, pneumatiskt, hydrauliskt eller mekaniskt. Genom undantag kan den användas med hjälp av en draglina endast om säker användning från styrplatsen är möjlig på detta sätt.

3. Artikel 23.09

3.1 **1.2 a – Motorfartyg som framförs ensamma**

Motorfartyg som enligt gemenskapscertifikatet även är lämpliga för skjutbogsering, men vilka

- a) saknar hydrauliskt eller elektriskt manövrerade kopplingsvinschar eller
- b) vars hydrauliskt eller elektriskt manövrerade kopplingsvinschar inte uppfyller föreskrifterna i punkt 3.3 i denna administrativa anvisning

ska ges standard S2 såsom motorfartyg som framförs ensamt.

Alternativet 'Standard S2 gäller inte motorfartyget vid skjutbogsering' ska anges under punkt 47 i gemenskapscertifikatet.

3.2 **1.2 c – Skjutbogserade konvojer**

Motorfartyg som enligt sina gemenskapscertifikat är lämpliga för skjutbogsering och är utrustade med hydrauliskt eller elektriskt manövrerade kopplingsvinschar som uppfyller föreskrifterna i punkt 3.3 i denna administrativa anvisning, men vilka saknar egen bogpropeller ska ges standard S2 såsom motorfartyg som skjutbogserar en konvoj. Alternativet 'Standard S2 gäller inte motorfartyget vid framförande ensamt' ska anges under punkt 47 i gemenskapscertifikatet.

3.3 **1.2 c, första meningen och 1.2 d, första meningen – Särskilda vinschar eller liknande anordningar för att späna linorna (kopplingsanordningar)**

De kopplingsanordningar som krävs är den minimiutrustning som anges i enlighet med artikel 16.01.2, vilka enligt punkterna 2.1 och 2.2 i administrativ anvisning nr 3 (förbindelser i längdriktningen) är avsedda att ta upp kopplingskrafter och vilka uppfyller följande föreskrifter:

- a) Anordningen ska tillhandahålla den dragkraft som krävs för kopplingen endast på mekaniskt sätt.
- b) Anordningens reglage ska vara placerade på själva anordningen. Genom undantag är fjärrstyrning tillåten under förutsättning att
  - den person som använder anordningen har obehindrad direkt sikt över anordningen från styrplatsen,
  - det finns en anordning vid styrplatsen som förhindrar oavsiktlig användning,
  - anordningen är försedd med ett nödstopp.
- c) Anordningen ska ha en bromsanordning som reagerar omedelbart om reglagen lossas eller drivkraften upphör.
- d) Det ska vara möjligt att lossa kopplingskabeln manuellt om drivkraften upphör.

3.4 **1.2 c, andra meningen och 1.2 d, andra meningen – Användning av bogpropeller**

Reglaget för användning av bogpropellern ska vara permanent installerat i styrhytten. Föreskrifterna i artikel 7.04.8 ska vara uppfyllda. Elkablarna för användning av bogpropellern ska vara permanent installerade fram till den främre delen av det skjutbogserande motorfartyget eller skjutbogseraren.

**3.5 1.2 e – Likvärdig manöverbarhet**

Likvärdig manöverbarhet säkerställs av ett framdrivningssystem som består av

- a) en drivenhet med flera propellrar och åtminstone två oberoende framdrivningssystem med liknande motoreffekt,
  - b) minst en vertikalaxelpropeller,
  - c) minst en styrpropeller eller
  - d) minst ett framdrivningssystem med 360° vattenstråle.
-

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 21

**Föreskrifter om lågt placerad belysning**

(Artiklarna 15.06.7 och 22b.10 d i bilaga II)

**1. Allmänt**

- 1.1 Enligt ovanstående bestämmelser ska passagerarfartyg och höghastighetsfartyg ha lämpliga system för att tydligt identifiera utrymningsvägar och nödutgångar när den normala nödbelysningen är mindre effektiv på grund av rök. Sådana system ska ha formen av lågt placerad belysning (LLL). Denna administrativa anvisning omfattar godkännande, installation och underhåll av sådana system.
- 1.2 Förutom den nödbelysning som krävs enligt artikel 15.10.3 ska utrymningsvägar, inklusive trapphus, utgångar och nödutgångar vara markerade med lågt placerad belysning (LLL) längs hela utrymningsvägen, särskilt vid hörn och korsningar.
- 1.3 LLL-systemet ska fungera under minst 30 minuter efter aktivering.
- 1.4 LLL-produkter ska varken vara radioaktiva eller giftiga.
- 1.5 Anvisningar om LLL-system ska visas tillsammans med säkerhetsplanen i enlighet med artikel 15.1 3.2 och i varje hytt.

**2. Definitioner**

- 2.1 Lågt placerad belysning (LLL) – Elektriskt driven belysning eller fotoluminiscenta indikatorer placerade längs utrymningsvägarna för att säkerställa att alla sådana vägar lätt kan identifieras.
- 2.2 Fotoluminiscent system (PL) – Ett LLL-system som använder fotoluminiscent material. Fotoluminiscenta material innehåller en kemikalie (exempel: zinksulfid) som har förmåga att lagra energi vid belysning med synligt ljus. Det fotoluminiscenta materialet avger ljus som blir synligt när den omgivande ljuskällan blir mindre effektiv. Då det inte längre finns någon ljuskälla som kan återmata materialet, avger det fotoluminiscenta materialet den lagrade energin under en period med allt svagare ljusstyrka.
- 2.3 Elektriskt drivna system (EP) – Ett LLL-system som kräver elektrisk kraft för sin funktion, såsom system med glödlampor, ljusdioder, elektroluminiscenta remsor eller lampor, lysrörslampor etc.

**3. Passager och trapphus**

- 3.1 I alla passager ska LLL vara kontinuerlig utom där den avbryts av korridorer och hytt dörrar för att tillhandahålla en synlig linje längs utrymningsvägen. LLL-system ska i överensstämmelse med en internationell standard ha en synlig linje som även ska vara godtagbar om den inte är kontinuerlig. LLL ska installeras minst på den ena sidan av korridoren, antingen på väggen inte högre än 0,3 m från golvet eller på golvet inte längre än 0,15 m från väggen. I korridorer som är mer än två meter breda ska LLL installeras på båda sidor.
- 3.2 I återvändskorridorer ska LLL ha pilar placerade med intervall om högst 1 m eller likvärdiga riktningsskyltar, som visar utrymningsvägens riktning.
- 3.3 I alla trapphus ska LLL installeras på åtminstone den ena sidan högst 0,3 m över stegen, vilka gör varje stegs läge tydligt identifierbart för alla personer som står ovanför eller nedanför steget. Lågt placerad belysning ska installeras på båda sidor om trapphusets bredd är två meter eller bredare. Det översta och nedersta steget i varje trappa ska vara utmärkt för att visa att det inte finns fler steg.

**4. Dörrar**

- 4.1 Lågt placerad belysning ska leda till utgångsdörrens handtag. För att förhindra förväxling ska inga andra dörrar vara märkta på samma sätt.



- 4.2 När skjutdörrar är monterade i skiljeväggar i enlighet med artikel 15.11.2 och i skott i enlighet med artikel 15.02.5 ska öppningsriktningen indikeras.

## 5. Skyltar och märkning

- 5.1 Alla utrymningsskyltar ska vara av fotoluminiscent material eller utmärkta med elektrisk belysning. Måtten på sådana skyltar och märkningar ska vara proportionerliga med resten av LLL-systemet.
- 5.2 Utgångsskyltar för lågt placerad belysning ska tillhandahållas vid alla utgångar. Skyltarna ska vara placerade inom föreskrivet område på sidan av utgångsdörrar där handtaget är placerat.
- 5.3 Alla skyltar ska avvika i färg i förhållande till bakgrunden (vägg eller golv) på vilka de är monterade.
- 5.4 Standardiserade symboler (t.ex. de som beskrivs i IMO-resolutionen A.760.18) ska användas för LLL.

## 6. Fotoluminiscenta system

- 6.1 Fotoluminiscenta remsor ska vara minst 0,075 m breda. Smalare remsor får dock användas om deras ljusstyrka ökas proportionerligt för att kompensera för deras bredd.
- 6.2 Fotoluminiscenta material ska tillhandahålla minst 15 mcd/m<sup>2</sup> mätt 10 minuter efter borttagningen av alla externa belysningskällor. Systemet ska sedan fortsätta att tillhandahålla ljusstyrkor starkare än 2 mcd/m<sup>2</sup> under 20 minuter.
- 6.3 Alla fotoluminiscenta systemmaterial ska vara försedda med inte mindre än den miniminivå av omgivande ljus som krävs för att ladda det fotoluminiscenta materialet för att uppfylla ovanstående föreskrifter om ljusstyrka.

## 7. Elektriskt drivna system

- 7.1 Elektriskt drivna system ska vara anslutna till nödkopplingstavlan som nämns i artikel 15.10.4 för att drivas av den elektriska huvudkraftkällan under normala omständigheter och även av den elektriska nödkraftkällan när den tidigare är ur drift. För att dimensionera den elektriska nödkraftkällans kapacitet ska de elektriskt drivna systemen ingå i förteckningen över nödförbrukare.
- 7.2 Elektriskt drivna system ska antingen kopplas på automatiskt eller kunna aktiveras genom en enda åtgärd från styrplatsen.
- 7.3 När elektriska system är installerade ska följande ljusstyrkestandarder tillämpas:
1. Det elektriskt drivna systemets aktiva delar ska ha en minsta ljusstyrka på 10 cd/m<sup>2</sup>.
  2. Miniaturglödlampornas punktkällor ska tillhandahålla minst 150 mcd sfärisk medelintensitet med ett avstånd på högst 0,1 m mellan lamporna.
  3. Punktkällorna i ljusdiodsystem ska ha en minsta toppintensitet på 35 mcd. Vinkeln på halv-intensitetskonen ska vara lämplig för de troliga riktningarna för närmande och betraktande. Avståndet mellan lamporna ska inte vara större än 0,3 m.
  4. För elektroluminiscenta system ska dessa fungera under 30 minuter från det ögonblick då huvudströmförsörjningen till vilken de måste vara anslutna enligt avsnitt 7.1 slutar fungera.
- 7.4 Alla elektriskt drivna system ska vara så anordnade att fel på en enskild lampa, belysningsremsa eller batteri inte orsakar att markeringen blir ineffektiv.
- 7.5 Elektriskt drivna system ska uppfylla föreskrifterna i artikel 9.20 om vibrations- och värmeprovning. Genom undantag från artikel 9.20.2 c kan värmeprovningen utföras vid en referensomgivningstemperatur på 40 °C.

- 7.6 Elektriskt drivna system ska uppfylla föreskrifterna om elektromagnetisk kompatibilitet som finns i artikel 9.21.
- 7.7 Elektriskt drivna system ska tillhandahålla en typ av minimiskydd motsvarande IP 55 i enlighet med IEC 60529:1992.

8. **Provningar**

LLL-systems ljusstyrka ska provas av en expert minst vart femte år. Ett provningscertifikat ska vara undertecknat av experten och visa provningsdatum. Om ljusstyrkan vid en särskild avläsning inte uppfyller föreskrifterna i denna administrativa anvisning, ska avläsningar göras på minst tio platser lika långt från varandra. Om mer än 30 % av avläsningarna inte uppfyller föreskrifterna i denna administrativa anvisning ska LLL bytas ut. Om mellan 20 och 30 % av avläsningarna inte uppfyller föreskrifterna i denna administrativa anvisning ska LLL kontrolleras igen inom ett år.

---

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 22

**Särskilda säkerhetsbehov för personer med nedsatt rörelseförmåga**

(Artiklarna 1.01.104, 15.01.4, 15.06.3–15.06.5, 15.06.9, 15.06.10, 15.06.13 och 15.06.17, Artiklarna 15.08.3, 15.10.3 och 15.13.1–15.13.4 i bilaga II)

**1. Inledning**

Personer med nedsatt rörelseförmåga har säkerhetsbehov som är större än andra passagerares. Dessa behov beaktas i föreskrifterna i kapitel 15, som förklaras enligt följande.

Dessa föreskrifter är avsedda att säkerställa att personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna vistas och röra sig säkert ombord på fartyg. Dessutom ska sådana personer i en nödsituation ha samma säkerhetsnivå som andra passagerare.

Det är inte nödvändigt att alla ytor för passagerare uppfyller de särskilda säkerhetsföreskrifterna för personer med nedsatt rörelseförmåga. Därför gäller dessa föreskrifter endast för vissa områden. Personerna i fråga måste dock ges möjlighet att bli informerade om dessa områden som särskilt anpassats för dem ur säkerhetssynpunkt, så att de kan planera sin vistelse ombord därefter. Rederiet är ansvarigt för att göra motsvarande ytor tillgängliga, göra dem kända och kommunicera dem till personer med nedsatt rörelseförmåga.

För bestämmelser avseende personer med nedsatt rörelseförmåga hänvisas till följande:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG av den 14 april 2003 om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.
- Vägledningen för anpassning av passagerarfartyg i inlandssjöfart för personer med handikapp i enlighet med resolution nr 25 från FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

Definitionen av termen 'personer med nedsatt rörelseförmåga' som används i bilaga II är i stort sett identisk med den i direktivet och de flesta av de tekniska föreskrifterna baseras på vägledningen. Vid tvivel kan därför hänvisning ske till båda när beslut fattas. Allmänt sett så är föreskrifterna i direktivet och vägledningen mer långtgående än de i bilaga II.

Föreskrifterna i bilaga II berör inte bäddar och liknande installationer. Dessa omfattas av nationella bestämmelser.

**2. Artikel 1.01.104 – Termen Personer med nedsatt rörelseförmåga**

*Personer med nedsatt rörelseförmåga*: alla som till följd av fysiska försämringar inte kan röra sig eller urskilja omgivningarna på samma sätt som andra passagerare. Denna definition omfattar personer med försämrad syn och hörsel och personer som reser med barn i barnvagnar eller bär på barn. Med avseende på dessa bestämmelser omfattar dock inte personer med nedsatt rörelseförmåga personer med psykiska funktionsnedsättningar.

**3. Artikel 15.01.4 – Allmänna bestämmelser: Områden tillhandahållna för personer med nedsatt rörelseförmåga**

Områden som tillhandahålls för att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga omfattar från, i det enklaste fallet, entréområdet till platser från vilka en utrymning sker i en nödsituation. De ska omfatta

- en plats där livräddningsutrustning förvaras eller utlämnas i en nödsituation,
- sittplatser,
- en lämpligt anpassad toalett (nr 10 i dessa vägledningar) och
- anslutande korridorer.

Antalet sittplatser motsvarar minst det ungefärliga antal personer med nedsatt rörelseförmåga som – under en längre period – oftast vistas ombord samtidigt. Antalet ska fastställas av rederiet på grundval av erfarenhet, eftersom detta ligger utanför den behöriga myndighetens kunskap.

På fartyg med hytter ska även anslutande korridorer till passagerarhytter som används av personer med nedsatt rörelseförmåga beaktas. Antalet sådana hytter ska fastställas av rederiet på samma sätt som antalet sittplatser. Med undantag för dörrars bredd finns inga tvingande föreskrifter för särskilda anordningar i hytterna. Det faller på rederiets ansvar att göra alla ytterligare nödvändiga arrangemang.

Mening 2 är identisk med artikel 24.04.4 med hänsyn till de särskilda säkerhetsföreskrifterna för personer med nedsatt rörelseförmåga. Den ska därför tillämpas på samma sätt. Om rekommendationerna kräver alternativa åtgärder kan dessa särskilt vara av organisatoriskt slag.

#### 4. Artikel 15.06.3 g – Utgångar från rum

Vad gäller föreskrifterna avseende bredden på anslutande korridorer, utgångar och öppningar i relingar eller skyddsräcken avsedda för att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga eller som vanligen används för ombordstigning och avstigning av personer med nedsatt rörelseförmåga, ska även barnvagnar beaktas och det faktum att personer kan vara beroende av olika typer av gånghjälpmedel eller rullstolar. För utgångar och öppningar för ombordstigning och avstigning ska även det extra utrymme beaktas som krävs för eventuell hjälppersonal.

#### 5. Artikel 15.06.4 d – Dörrar

Föreskrifterna avseende anordningen av området runt dörrar avsedda att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga ska säkerställa att personer som till exempel är beroende av gånghjälpmedel kan öppna sådana dörrar på ett säkert sätt.

#### 6. Artikel 15.06.5 c – Anslutande korridorer

Se punkt 4 i denna administrativa anvisning.

#### 7. Artikel 15.06.9 – Trappor och hissar

Föreskrifterna för anordning av trappor ska, förutom eventuellt nedsatt rörelseförmåga, även beakta synförsämringar.

#### 8. Artikel 15.06.10 a och b – Relingar och skyddsräcken

Föreskrifterna för relingar och skyddsräcken avsedda för att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga ska vara högre eftersom sådana personer lättare tappar balansen och inte kan hålla fast.

Se även punkt 4 i denna administrativa anvisning.

#### 9. Artikel 15.06.13 – Passager

Av olika skäl behöver personer med nedsatt rörelseförmåga stödja sig eller hålla fast oftare, så väggar i passager avsedda att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga ska vara utrustade med ledstänger på lämplig höjd.

Se även punkt 4 i denna administrativa anvisning.

#### 10. Artikel 15.06.17 – Toaletter

Personer med nedsatt rörelseförmåga ska även kunna vistas och röra sig säkert på toaletter, så minst en toalett ska vara anpassad därefter.

**11. Artikel 15.08.3 a och b – Larmsystem**

Personer med nedsatt rörelseförmåga råkar oftare ut för situationer vid vilka de är beroende av hjälp från andra. I rum i vilka, allmänt sett, de inte kan ses av besättningen, ombordpersonal eller passagerare ska möjligheten att utlösa ett larm därför tillhandahållas. Detta gäller toaletter avsedda att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga.

I personer med nedsatt rörelseförmåga ingår personer med nedsatt syn eller hörsel. Följaktligen ska passagerarnas larmsystem åtminstone i områden avsedda att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga tillhandahålla lämpliga optiska och akustiska larm.

**12. Artikel 15.10.3 d – Tillräcklig belysning**

I personer med nedsatt rörelseförmåga ingår personer med nedsatt syn eller hörsel. Tillräcklig belysning i områden avsedda att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga är därför mycket viktigt och ska uppfylla strängare föreskrifter än belysningen i andra områden för passagerare.

**13. Artikel 15.13.1 – Säkerhetsinstruktion**

De särskilda säkerhetsåtgärder som är nödvändiga för personer med nedsatt rörelseförmåga som ska beaktas i säkerhetsinstruktionen ska beakta både möjlig nedsatt rörelseförmåga och försämrad syn och hörsel. För sådana personer ska åtgärder under normal drift beaktas förutom åtgärder i nödsituationer.

**14. Artikel 15.13.2 – Säkerhetsplan**

De områden som omfattas av punkt 3 i denna administrativa anvisning ska vara utmärkta.

**15. Artikel 15.13.3 b – Visning av säkerhetsinstruktion och säkerhetsplan**

Åtminstone de kopior av säkerhetsinstruktionen och säkerhetsplanen som visas i områden avsedda för att användas av personer med nedsatt rörelseförmåga ska vara sådana att de även kan, när så är möjligt, läsas av personer med nedsatt syn. Detta kan till exempel uppnås genom lämplig användning av kontrast och teckenstorlek.

Dessutom ska planerna visas på en sådan höjd att även rullstolsburna användare kan läsa dem.

**16. Artikel 15.13.4 – Uppförandekod för passagerare**

Punkt 15 i denna administrativa anvisning gäller i enlighet därmed.

---

ADMINISTRATIV ANVISNING nr 23

(Utan innehåll)

—

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 24

**Lämplig gasvarningsutrustning**

(Artikel 15.15.9 i bilaga II)

1. I enlighet med artikel 24.02.2 och 24.06.5 (i varje fall övergångsbestämmelsen till artikel 15.01.2 e) kan gasol (LPG) för hushållsanvändning ombord på befintliga passagerarfartyg endast användas till första förnyandet av gemenskaps-certifikatet efter 1 januari 2045, på villkor att gasvarningsutrustning i enlighet med artikel 15.15.9 finns tillgänglig. I enlighet med artikel 15.15.9 kan LPG-system för hushållsändamål i framtiden även installeras på passagerarfartyg som tas i drift för första gången och vilkas längd inte överskrider 45 m, om sådan varningsutrustning samtidigt installeras.
2. I enlighet med artiklarna 24.02.2 och 24.06.5 (i varje fall övergångsbestämmelsen till artikel 15.15.9) måste denna gasvarningsutrustning vara installerad vid det första förnyandet av certifikatet i enlighet med artikel 14.15.
3. Gasvarningsutrustningen består av sensorer, utrustning och rörledningar och ska anses lämplig om den minst uppfyller följande föreskrivna föreskrifter:
  - 3.1 Föreskrifter som ska uppfyllas av systemet (sensorer, utrustning, rörledningar):
    - 3.1.1 Gasvarning ska avges senast när ett av följande värden uppnås eller överskrids:
      - a) En undre explosionsgräns (LEL) på 10 % för en propan-luftblandning,
      - b) 30 ppm CO (kolmonoxid).
    - 3.1.2 Tiden tills larmet aktiveras för hela systemet får inte överskrida 20 sekunder.
    - 3.1.3 De gränsvärden som nämns i punkterna 3.1.1 och 3.1.2 får inte ändras.
    - 3.1.4 Produktionen av provningsgasen ska vara så utformad att alla avbrott och hinder detekteras. Alla falsifikationer på grund av lufttillträde eller förlust av provningsgas såsom en konsekvens av läckage ska undvikas eller detekteras och rapporteras.
    - 3.1.5 Utrustningen ska vara konstruerad för temperaturer inom området från -10 till 40 °C och en luftfuktighet inom området 20–100 %.
    - 3.1.6 Gasvarningsutrustningen måste vara självövervakande. Det ska vara omöjligt för obehöriga att stänga av utrustningen.
    - 3.1.7 Gasvarningsutrustning som försörjs av energiförsörjningsnätverket ombord ska vara buffrat mot strömavbrott. Batteridrivna tillämpningar ska vara försedda med en varningsanordning som indikerar en minskning av batterispänningen.
  - 3.2 Föreskrifter som ska uppfyllas av utrustningen:
    - 3.2.1 Utrustningen ska bestå av en utvärderings- och visningsenhet.
    - 3.2.2 Larmet som indikerar att gränsvärdena i punkt 3.1.1 a och b har uppnåtts eller överskridits ska ges optiskt och akustiskt, både i övervakade rum och i styrhytten eller på någon annan permanent bemannad plats. Det ska vara klart synligt och hörbart även under de driftsförhållanden som ger det högsta egenbullret. Larmet ska skilja sig tydligt från alla övriga akustiska och optiska signaler i det utrymme som ska skyddas. Det akustiska larmet ska även vara tydligt hörbart med stängda anslutningsdörrar vid entréerna och i angränsande rum. Det akustiska larmet får tystas efter aktivering, det optiska larmet får endast avbrytas om värdena faller under de givna gränsvärdena som anges i punkt 3.1.1.
    - 3.2.3 Det ska vara möjligt att separat detektera och tydligt i rapporterna ange vilka gränsvärden i punkt 3.1.1 a och b som har uppnåtts eller överskridits.
    - 3.2.4 Om apparaten har en särskild status (start, fel, kalibrering, parametrisering, underhåll etc.) ska detta indikeras. Fel på hela systemet eller en av komponenterna ska indikeras av ett larm i analogi med punkt 3.2.2. Det akustiska larmet får tystas efter aktivering, det optiska larmet får endast avbrytas om felet avhjälpes.

- 3.2.5 Om det är möjligt att utfärda olika rapporter (gränsvärden, särskild status) ska det även vara möjligt att särskilja dem var för sig och att tydligt tilldela dem. Om det är nödvändigt ska en gemensam signal visas som indikerar att det inte är möjligt att utfärda alla rapporter. I detta fall ska rapporterna utfärdas i prioritetsordning, med början med den rapport som har störst betydelse för säkerheten. Det ska vara möjligt att visa de rapporter som inte kan utfärdas genom att trycka på en knapp. Prioritetsordningen ska vara uppenbar enligt apparatens dokumentation.
- 3.2.6 Utrustningen ska vara så konstruerad att obehörig påverkan inte är möjlig.
- 3.2.7 I alla fall då detekterings- och larmutrustning används ska larmkontrollenheten och indikeringspanelen vara i drift från en plats utanför de utrymmen som innehåller gaslagrings- och gasförbrukningsanordningar.
- 3.3 Föreskrifter som ska uppfyllas av sensorer/provtagningsanordningar:
- 3.3.1 I varje rum med förbrukande apparater ska gasvarningsutrustningens sensorer tillhandahållas i närheten av dessa apparater. Sensorerna/provtagningsanordningarna ska vara så installerade att gasansamling detekteras innan de givna gränsvärdena som nämns i punkt 3.1.1 har uppnåtts. Sensorernas arrangemang och installation ska dokumenteras. Valet av platser ska motiveras av de tillverkare eller specialföretag som har installerat utrustningen. Provtagningsanordningarnas rör ska vara så korta som möjligt.
- 3.3.2 Sensorerna ska vara lätt åtkomliga för att möjliggöra regelbunden kalibrering, underhåll och säkerhetskontroller.
- 3.4 Föreskrifter som ska uppfyllas av installationen:
- 3.4.1 Hela gasvarningsutrustningen ska installeras av ett specialföretag.
- 3.4.2 Vid installationen ska följande aspekter beaktas:
- Lokala ventilationssystem.
  - Strukturella arrangemang (konstruktionen av väggar, skiljeväggar etc.) som underlättar eller försvårar ansamlingen av gaser.
  - Förebyggande av negativa effekter orsakade av mekaniska skador, vatten- eller värmeskador.
- 3.4.3 Provtagningsanordningarnas alla rörledning ska arrangeras så att kondensvatten inte kan ansamlas.
- 3.4.4 Installationen ska vara konstruerad på ett sådant sätt att obehörig manipulering inte är möjlig.
4. Kalibrering/inspektion av utrustningen
- 4.1 Före igångkörning av gasvarningsutrustningen ska den kalibreras i enlighet med tillverkarens uppgifter.
- 4.2 Gasvarningsutrustningen ska regelbundet kalibreras och inspekteras av en godkänd expert eller en expert i enlighet med tillverkarens uppgifter. Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av den godkända experten eller av en expert i enlighet med tillverkarens uppgifter och som anger inspektionsdatum ska utfärdas.
- 4.3 Komponenter i gasvarningsutrustningen som har en begränsad livslängd ska ersättas i god tid före utgången av den förväntade livslängden.
5. Märkning
- 5.1 Alla apparater ska minst ha följande information på ett tydligt och outplånligt sätt:
- Namn och adress på tillverkaren.
  - Lagstadgad märkning.
  - Typ- och seriebeteckning.
  - I tillämpliga fall, serienummer.
  - I tillämpliga fall alla råd som är oumbärliga för säker användning.
  - Indikering av kalibreringsgas för varje sensor.



- 5.2 Komponenter i gasvarningsutrustningen som har en begränsad livslängd ska vara tydligt märkta som sådana.
6. Tillverkarens uppgifter avseende gasvarningsutrustningen:
- a) Kompletta anvisningar, ritningar och diagram avseende säker och korrekt användning såväl som avseende installation, igångkörning och underhåll av gasvarningsutrustningen.
  - b) Driftsanvisningar omfattande åtminstone
    - aa) åtgärder att vidta i händelse av ett larm eller en felindikering,
    - bb) säkerhetsåtgärder i händelse av att utrustningen inte är tillgänglig (t.ex. vid kalibrering, inspektion, avbrott) och
    - cc) personer som är ansvariga för installation och underhåll.
  - c) Anvisningar för kalibrering före igångkörning och för rutinkalibrering inklusive de tidsintervall som ska följas.
  - d) Försörjningsspänning.
  - e) Typ och betydelse för larm och indikatorer (t.ex. särskild status).
  - f) Information avseende detekteringen av olika driftsproblem och felavhjälpning.
  - g) Typ och omfattning av utbyte av komponenter med begränsad livslängd.
  - h) Typ, omfattning och tidsintervall för inspektionerna.
-

## ADMINISTRATIV ANVISNING nr 25

**Elektriska kablar**

(Artiklarna 9.15 och 15.10.6 i bilaga II)

**Allmänt (alla fartyg) – artikel 9.15**

1. Vid tillämpning av artikel 9.15.5 måste minskad ventilation för skärmade kablar och kablar i helt slutna kabelkanaler beaktas.
2. I artikel 9.15.9 ska antalet kabelskarvar vara så få som möjligt. De får användas för reparations- och utbytessyften såväl som, i undantagsfall, för att förenkla installationen. Kabelskarvar som görs i enlighet med punkt 3.28 och bilaga D i IEC 60092-352:2005 eller likvärdiga bestämmelser som erkänts av någon medlemsstat, kommer att anses vara godtagbara.

**Passagerarfartyg – artikel 15.10.6**

1. På passagerarfartyg anses kablar och kabeldragning vara tillfredsställande om de uppfyller villkoren i punkt 2 och 3.
  2. För kablar som i nödsituationer tillhandahåller ström till utrustning som förtecknas i artikel 15.10.4 krävs överensstämmelse med artikel 15.10.6, andra stycket, enligt följande:
    - a) Kablarna ska dras på sådant sätt att det undviks att de blir oanvändbara på grund av upphettning av skott och däck som kan orsakas av en brand i angränsande utrymme.
    - b) När kablarna försörjer utrustning som är placerad inom högriskområden måste kabelvägar inom sådana områden undvika dragningar som passerar över eller nära den översta delen av dieselmotorer och oljeledad utrustning eller nära heta ytor t.ex. dieselmotorers avgassystem. När det inte finns någon alternativ dragning måste kablarna skyddas mot skador orsakade av värme och brand. Sådant brandskydd kan vara i form av en stålplatta eller en kabelkanal.
    - c) Kablarna och tillhörande utrustning som försörjs av nödkraftkällan ska, i den mån det är praktiskt möjligt, bibehållas inom det säkra området.
    - d) Kabelsystem ska arrangeras så att brand i något utrymme som avgränsas av skiljeväggar av typ A såsom visas i artikel 15.11.2 inte påverkar tjänster som är viktiga för säkerheten inom ett annat sådant utrymme. Denna föreskrift är uppfylld om inte huvud- och nödkablar går genom samma utrymme. Om de går genom samma utrymme är föreskriften uppfylld om
      - aa) de sitter så långt från varandra som det är praktiskt möjligt eller
      - bb) nödkabeln är av en brandsäker typ.
  3. Hänsyn ska tas vid dragning av kabelknippen för att säkerställa att kablarnas flammhämningsegenskaper inte försämras. Denna föreskrift är uppfylld om kablarna överensstämmer med IEC 60332-3:2000. Om överensstämmelse med IEC 60332-3:2000 eller likvärdiga bestämmelser, som är erkända av en av medlemsstaterna inte är uppfyllda, bör brandspärrar i långa dragningar av kabelknippen (mer än 6 m vertikalt och 14 m horisontellt) övervägas, om inte kablarna är helt inneslutna i kabelkanaler. Användning av olämpliga färger, kabelkanaler och höljen kan påverka brandutbredningsegenskaperna för kablar betydligt och ska undvikas. Användningen av särskilda typer av kablar, såsom radiofrekvenskablar, kan tillåtas utan att det ovannämnda uppfylls."
-

**KOMMISSIONENS DIREKTIV 2009/46/EG**

av den 24 april 2009

**om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 20.1 första meningen, och

av följande skäl:

- (1) Efter antagandet av direktiv 2006/87/EG i december 2006 har man enats om att ändra bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Direktiv 2006/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (2) Det bör säkerställas att gemenskapscertifikat för fartyg och fartygscertifikat som utfärdas enligt bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen utfärdas på basis av tekniska föreskrifter som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå.
- (3) Av detta skäl är det nödvändigt att införa likvärdiga bestämmelser som bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen för installation och driftskontroll för de motorer som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg <sup>(2)</sup>.
- (4) För att undvika snedvridningar av konkurrensen och olika nivåer av säkerhet bör ändringarna av direktiv 2006/87/EG genomföras så snabbt som möjligt.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar <sup>(3)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

I bilaga I till direktiv 2006/87/EG ska uppgiften i kapitel 3 avseende Republiken Italien ersättas med följande:

*”Republiken Italien*

*Alla navigerbara nationella vattenvägar.”*

*Artikel 2*

Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras enligt bilaga I till detta direktiv.

*Artikel 3*

Bilaga V till direktiv 2006/87/EG ska ändras enligt bilaga II till detta direktiv.

*Artikel 4*

Medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 30 juni 2009. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

*Artikel 5*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 6*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som avses i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

Utfärdat i Bryssel den 24 april 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

---

## BILAGA I

1. Innehållsförteckningen ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken till kapitel 8a ska ha följande lydelse:

”UTSLÄPP AV GAS- OCH PARTIKELFORMIGA FÖRORENINGAR FRÅN DIESELMOTORER”

b) Följande artiklar i kapitel 8a ska införas efter rubriken till kapitel 8a:

”Artikel 8a.01 – Definitioner

Artikel 8a.02 – Allmänna bestämmelser

Artikel 8a.03 – Erkända typgodkännanden

Artikel 8a.04 – Provningar av installationer och mellanliggande provningar samt specialprovningar

Artikel 8a.05 – Tekniska tjänster”

c) I artikel 10.03a ska rubriken ersättas med följande:

”Fasta brandbekämpningssystem för att skydda bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen”

d) I artikel 10.03b ska rubriken ersättas med följande:

”Fasta brandbekämpningssystem för att skydda maskinrum, pannrum och pumprum”

e) Följande rubrik ska införas efter artikel 24.07:

”Artikel 24.08 – Övergångsbestämmelse till artikel 2.18”

f) Följande rubrik ska införas efter artikel 24a.04:

”Artikel 24a.05 – Övergångsbestämmelse till artikel 2.18”

g) Följande tillägg ska läggas till efter tillägg II:

”TILLÄGG III – MALL FÖR DET UNIKA EUROPEISKA IDENTIFIERINGSNUMRET FÖR FARTYG

TILLÄGG IV – UPPGIFTER FÖR IDENTIFIKATION AV FARTYGET

TILLÄGG V – PROTOKOLL FÖR FARTYGSPARAMETRAR”

2. Artikel 1.01 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 52 ska ersättas med följande:

”52. *samlingsområden*: särskilt skyddade områden på fartyget där personer samlas vid fara.”

b) Punkt 76 ska ersättas med följande:

”76. *djupgående (T)*: det lodräta avståndet i meter mellan den lägsta punkten på skrovet utan att räkna med kölen eller andra fasta fastkopplingar och vattenlinjen vid största djupgående.”

c) Följande punkt ska införas efter punkt 76 som punkt 76a:

"76a. *djupgående överallt* ( $T_{OA}$ ): det lodräta avståndet i meter mellan den lägsta punkten på skrovet inbegripet kölen eller andra fasta fastkopplingar och vattenlinjen vid största djupgående."

d) Följande punkter ska införas efter punkt 97 som punkt 97a och punkt 97b:

"97a. *lanternor*: ljussken från lanternor för att identifiera farkoster."

"97b. *ljussignaler*: ljussken som beledsagas av optiska signaler eller ljudsignaler."

3. Artikel 2.07.1 ska ersättas med följande:

"1. Farkostens ägare, eller dennes ombud, ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av namn eller ägare, alla ommätningar och alla ändringar när det gäller registrering eller hemmahamn, och ska sända in gemenskapscertifikatet till myndigheten för ändring."

4. Artikel 7.04 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Riktningen på den framdrivningskraft som överförs på fartyget och propellerns eller huvudmaskinernas rotationshastighet ska anges."

b) I punkt 9 ska andra meningen ersättas med följande:

"Kraven i punkterna 1–8 gäller i tillämpliga delar, med hänsyn tagen till de ovannämnda aktiva styr- och framdrivningsenheternas särskilda egenskaper och vilket arrangemang som valts för dem. I överensstämmelse med punkt 2 ska varje enhet kontrolleras av en spak som rör sig i form av en cirkelbåge i ett vertikalt plan som är i stort sett parallellt med riktningen på enhetens drivkraft. Spakens läge ska klart visa riktningen på den drivkraft som driver fartyget.

Om roderpropeller- eller cykloida propellersystem inte kontrolleras genom spakar kan inspektionsorganet bevilja undantag från punkt 2. Dessa undantag ska anges i gemenskapscertifikatet i fält 52."

5. Följande kapitel 8a ska införas efter kapitel 8:

#### "KAPITEL 8a

### UTSLÄPP AV GAS- OCH PARTIKELFORMIGA FÖRORENINGAR FRÅN DIESELMOTORER

#### Artikel 8a.01

#### Definitioner

I detta kapitel avses med

1. *motor*: förbränningsmotor som fungerar enligt kompressionständningsprincipen (dieselmotor),
  - 1a. *framdrivningsmaskineri*: maskineri för framdrivning av fartyg i inlandssjöfart enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 97/68/EG <sup>(1)</sup>,
  - 1b. *hjälpmaskin*: maskineri för användning i andra tillämpningar än för framdrivning av en farkost,
  - 1c. *utbytesmaskin*: en använd, överhalad motor som är avsedd att ersätta en motor som är i drift och som är av samma konstruktion (radmotor, V-motor) som den motor som ska ersättas, har samma antal cylindrar och vars motoreffekt och varvtal inte skiljer sig mer än 10 % från motoreffekt och varvtal hos den motor som ska ersättas,

2. *typgodkännande*: det förfarande som definieras i artikel 2 andra strecksatsen i direktiv 97/68/EG i dess ändrade lydelse, genom vilket en medlemsstat intygar att en motortyp eller en motorfamilj uppfyller de relevanta tekniska kraven vad gäller nivån för utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorn eller motorerna,
3. *installationsprovning*: ett förfarande genom vilket den behöriga myndigheten försäkrar sig om att en motor som är monterad i en farkost, även om den har genomgått ändringar eller justeringar vad gäller nivån för utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar sedan utfärdandet av typgodkännandet, fortfarande uppfyller de relevanta tekniska kraven i detta kapitel,
4. *mellanliggande provning*: ett förfarande genom vilket den behöriga myndigheten försäkrar sig om att en farkosts motor, även om den har genomgått ändringar eller justeringar vad gäller nivån för utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar sedan installationsprovningen, fortfarande uppfyller de relevanta tekniska kraven i detta kapitel,
5. *specialprovning*: ett förfarande genom vilket den behöriga myndigheten efter varje betydande ändring av en farkosts motor vad gäller nivån för utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar försäkrar sig om att den fortfarande uppfyller de relevanta tekniska kraven i detta kapitel,
6. (utan innehåll),
7. *motorfamilj*: en tillverkares gruppering av motorer vilka genom sin konstruktion förväntas ha likartade egenskaper vad gäller utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar enligt definitionen i artikel 2 fjärde strecksatsen i direktiv 97/68/EG i dess ändrade lydelse, och som uppfyller kraven i artikel 8a.03,
8. (utan innehåll),
9. (utan innehåll),
10. (utan innehåll),
11. *tillverkare*: i enlighet med artikel 2 i direktiv 97/68/EG i dess ändrade lydelse, den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för kontroll av produktionsöverensstämmelsen. Det är inte nödvändigt att denna person eller sammanslutning är direkt engagerad i samtliga stadier av motorns konstruktion,
12. (utan innehåll),
13. (utan innehåll),
14. (utan innehåll),
15. (utan innehåll),
16. *motorparameterprotokoll*: det dokument i enlighet med bilaga V, där alla parametrar samt ändringar, inbegripet komponenter och motorinställningar som påverkar utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorn, är vederbörligen registrerade,
17. *motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp*: det dokument som sammanställs för att utföra installationsprovningen och den mellanliggande provningen eller specialprovningen.

Artikel 8a.02

**Allmänna bestämmelser**

1. Utan att det påverkar kraven i direktiv 97/68/EC ska bestämmelserna i detta kapitel gälla för alla motorer med en nominell motoreffekt över 19 kW som är installerade i fartyg i inlandssjöfart eller i maskineri ombord på sådana fartyg.

2. Motorerna ska uppfylla kraven i direktiv 97/68/EG.
3. Efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp för det tillämpliga steget ska avgöras på grundval av ett typgodkännande enligt artikel 8a.03.
4. Installationsprovningar
  - a) Efter installation av en motor ombord, men innan den tas i drift, ska en provning av installationen utföras. Denna provning, som ingår i den första inspektionen av farkosten eller i en specialinspektion beroende på den motor som installerats, ska antingen leda till registrering av motorn i det gemenskapscertifikat som ska utfärdas för första gången eller till en ändring av ett befintligt gemenskapscertifikat.
  - b) Inspektionsorganet kan ge dispens för en installationsprovning enligt a om en motor som har en nominell motoreffekt  $P_N$  på mindre än 130 kW ersätts av en motor som omfattas av samma typgodkännande. Som ett förhandsvillkor ska fartygets ägare eller dennes ombud vara skyldiga att meddela inspektionsorganet om motorn i fråga har ersatts och inlämna en kopia på typgodkännandet och uppgifter om identifieringsnumret för den nya motor som har installerats. Inspektionsorganet ska göra tillämpliga ändringar av gemenskapscertifikatet (se fält 52).
5. Mellanliggande provningar av motorn ska utföras inom ramen för den periodiska inspektionen i enlighet med artikel 2.09.
6. En specialprovning måste alltid utföras efter varje betydande ändring av en motor, där sådana ändringar kan påverka utsläppen av gas- och partikelformiga föroreningar från motorn.
  - 6a. Resultaten av provningarna i enlighet med artikel 8a.02.4–6 ska registreras i motorparameterprotokollet.
7. Inspektionsorganet ska i fält 52 i gemenskapscertifikatet ange typgodkännandenumren samt identifieringsnumren för alla motorer som installeras ombord på fartyget och som omfattas av kraven i detta kapitel. För motorer som omfattas av artikel 9.4a i direktiv 97/68/EG ska identifieringsnumret vara tillräckligt.
8. Den behöriga myndigheten får anlita en teknisk tjänst för att fullgöra uppgifterna enligt detta kapitel.

*Artikel 8a.03*

**Erkända typgodkännanden**

1. Följande typgodkännanden ska erkännas, på villkor att maskintillämpningen omfattas av tillämpligt typgodkännande:
  - a) Typgodkännanden i enlighet med direktiv 97/68/EG.
  - b) Typgodkännanden som erkänns som likvärdiga enligt direktiv 97/68/EG (2).
2. För varje typgodkänd motor ska följande dokument eller kopior av dessa finnas tillgängliga ombord på fartyget:
  - a) Typgodkännandet.
  - b) Motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp.
  - c) Motorparameterprotokollet.



## Artikel 8a.04

**Installationsprovningar, mellanliggande provningar och specialprovningar**

1. Vid tidpunkten för installationsprovningen enligt artikel 8a.02.4 och i händelse av mellanliggande provningar enligt artikel 8a.02.5 och specialprovningar enligt artikel 8a.02.6, kommer den behöriga myndigheten att inspektera motorns befintliga skick med avseende på de komponenter, justeringar och parametrar som anges i instruktionerna enligt artikel 8a.01.17.

Om myndigheten anser att motorn inte överensstämmer med den godkända motortypen eller motorfamiljen kan den

a) kräva att

aa) åtgärder vidtas för att se till att motorn återigen uppfyller kraven,

bb) lämpliga ändringar av typgodkännandet görs, eller

b) begära att de verkliga utsläppen ska mätas.

Om åtgärder för att se till att motorn återigen uppfyller kraven inte vidtas eller i avsaknad av lämpliga ändringar av typgodkännandet eller i det fall mätningarna visar att utsläppsgränsvärdena inte efterlevs ska den behöriga myndigheten avslå utfärdande av ett gemenskapscertifikat eller återkalla eventuella redan utfärdade gemenskaps-certifikat.

2. För motorer med ett system för efterbehandling av avgaser ska kontroller utföras för att se till att dessa system fungerar ordentligt inom ramen för installationsprovningen och den mellanliggande provningen eller specialprovningen.
3. Provningarna enligt punkt 1 ska utföras enligt motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp. I instruktionerna, som ska utarbetas av tillverkaren och godkännas av den behöriga myndigheten ska de komponenter som är relevanta för utsläpp samt justeringar och parametrar anges, enligt vilka kontinuerlig efterlevnad av utsläppsgränsvärdena kan förutsättas. Instruktionerna ska innehålla minst följande uppgifter:

a) Motortyp och i förekommande fall motorfamilj med angivelse av nominell motoreffekt och nominellt varvtal.

b) En förteckning över de komponenter och motorparametrar som är relevanta för gasutsläpp.

c) Entydiga kännemärken för att identifiera de tillåtna komponenter som är relevanta för gasutsläpp (t.ex. delnummer som anges på komponenterna).

d) Motorparametrar som är relevanta för gasutsläpp, såsom inställningsområden för insprutningstidpunkt, tillåten kylvattenstemperatur, maximalt avgasmottryck etc.

För motorer som är försedda med ett system för efterbehandling av avgaser ska instruktionerna även inbegripa förfaranden för att kontrollera att efterbehandlingen av avgaserna fungerar effektivt.

4. Installationen av motorer i farkost ska uppfylla de begränsningar som anges i typgodkännandet. Dessutom får inte insug under tryck och avgasmottryck överstiga de angivna värdena för den godkända motorn.
5. Om de motorer som installeras ombord tillhör en motorfamilj får inga återjusteringar eller ändringar utföras som kan påverka utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar negativt eller som faller utanför den föreslagna justeringsmarginalen.

6. Om återjusteringar eller ändringar av motorn måste göras efter typgodkännande ska dessa noggrant föras in i motorparameterprotokollet.
7. Om installationsprovningarna och de mellanliggande provningarna visar att de motorer som finns installerade ombord, när det gäller deras parametrar, komponenter och justerbara delar, uppfyller de specifikationer som anges i instruktionerna enligt artikel 8a.01.17, kan det förutsättas att de gas- och partikelformiga föroreningarna från motorerna också uppfyller de grundläggande gränsvärdena.
8. När ett typgodkännande har erhållits för en motor får den behöriga myndigheten efter eget gottfinnande begränsa installationsprovningen eller den mellanliggande provningen enligt dessa bestämmelser. En fullständig provning ska emellertid utföras av minst en cylinder eller en motor i en motorfamilj, och får endast begränsas om det finns skäl att anse att alla andra cylindrar eller motorer uppför sig på ett liknande sätt som den cylinder eller motor som undersöks.

#### Artikel 8a.05

#### Tekniska tjänster

1. De tekniska tjänsterna ska uppfylla den europeiska standarden om allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier (EN ISO/IEC 17025:2000), med vederbörlig hänsyn till följande villkor:
  - a) Motortillverkare kan inte erkännas som tekniska tjänster.
  - b) Vid tillämpning av detta kapitel får en teknisk tjänst, med tillstånd från den behöriga myndigheten, använda anläggningar utanför sitt eget provlaboratorium.
  - c) Om de behöriga myndigheterna så kräver ska de tekniska tjänsterna kunna visa att de har tillstånd för att utföra den typ av verksamhet som beskrivs i denna punkt inom Europeiska unionen.
  - d) Tjänster från tredjeländer får endast anmälas som erkända tekniska tjänster inom ramen för ett bilateralt eller multilateralt avtal mellan Europeiska unionen och tredjelandet i fråga.
2. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om namn och adresser för de tekniska tjänster som, tillsammans med respektive nationell behörig myndighet, är ansvariga för tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för medlemsstaterna.

<sup>(1)</sup> EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

<sup>(2)</sup> De alternativa typgodkännanden som erkänns enligt direktiv 97/68/EG anges i bilaga XII punkt 2 i direktiv 97/68/EG.”

6. I artikel 10.03a ska rubriken ersättas med följande:

**”Fasta brandbekämpningssystem för att skydda bostadsutrymmen, styrhytter och passagerarutrymmen”**

7. I artikel 10.03b ska rubriken ersättas med följande:

**”Fasta brandbekämpningssystem för att skydda maskinrum, pannrum och pumprum”**

8. Artikel 15.06.5 a ska ersättas med följande:

”a) De ska ha en fri bredd på minst 0,80 m. Om de leder till utrymmen som används av fler än 80 passagerare ska de uppfylla bestämmelserna i punkt 3 d och e när det gäller bredden på utgångar som leder till anslutande korridorer.”

9. Artikel 15.06.8 ska ändras på följande sätt:

a) Led e ska ersättas med följande:

”e) Om fasta sittplatser eller bänkar är placerade i ett utrymme där det finns fastställda samlingsområden behöver motsvarande antal personer inte tas med vid beräkningen av samlingsområdenas totala yta enligt led a. Dock får det antal personer för vilka fasta sittplatser eller bänkar i ett visst utrymme räknas med inte överstiga det antal personer för vilka det finns samlingsområden i detta utrymme.”

b) Led f ska ersättas med följande:

”f) Livräddningsredskap ska vara lätt tillgängliga från utrymningsområden.”

c) Led g ska ersättas med följande:

”g) Det ska vara möjligt att säkert utrymma människor från dessa utrymningsområden via endera av fartygssidorna.”

d) Led h ska ersättas med följande:

”h) Samlingsområdena ska ligga ovanför marginallinjen.”

e) Led i ska ersättas med följande:

”i) Samlings- och utrymningsområdena ska visas som sådana i säkerhetsplanen och vara försedda med skyltar ombord på fartyget.”

f) Led j ska ersättas med följande:

”j) Bestämmelserna i leden d och e gäller även öppna däck där det finns fastställda samlingsområden.”

g) Led l ska ersättas med följande:

”l) I samtliga fall då begränsningar tillämpas i leden e, j och k ska den totala ytan enligt led a vara tillräcklig för åtminstone 50 % av det högsta tillåtna passagerarantalet.”

10. Artikel 15.08.6 ska ersättas med följande:

”6. Ett permanent installerat länsumpssystem med ett permanent installerat rörledningssystem ska finnas.”

11. Tabellen i artikel 24.02.2 ska ändras på följande sätt:

a) Uppgiften om artikel 7.02 punkt 5 ska betecknas artikel 7.02 punkt 6.

b) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 7.04 punkt 2:

”punkt 3	Bildskärmen	Om det inte finns en styrhytt utformad för radarstyrning utförd av en enda person: N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010
punkt 9 tredje meningen	Kontroll med hjälp av spak	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010
fjärde meningen	Klart visa drivkraftens riktning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010”

c) Uppgiften om artikel 8.02 punkt 4 ska ersättas med följande:

"punkt 4	Skärma kopplingar av rör	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2025"
----------	--------------------------	--

d) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 8.02 punkt 4:

"punkt 5	Mantlat rörsystem	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2025
punkt 6	Isolering av maskindelar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet"

e) Uppgiften om artikel 8.05 punkt 9 första meningen ska betecknas artikel 8.05 punkt 9 andra meningen.

f) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 8.05 punkt 13:

"8.06	Tankar för smörjolja, rörsystem och tillbehör	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045
8.07	Tankar för olja i kraftöverföringssystem, kontroll- och aktiveringssystem samt uppvärmningssystem, värmerör och tillbehör	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045"

g) Uppgiften om kapitel 8a ska ersättas med följande:

	"KAPITEL 8a	
8a.02.2 och 3	Efterlevnad av kraven/gränsvärdena för avgasutsläpp	<p>Bestämmelserna gäller inte</p> <p>a) för motorer som installerades före den 1 januari 2003, och</p> <p>b) för utbytesmaskiner som fram till den 31 december 2011 installeras på fartyg som var i drift den 1 januari 2002.</p> <p>För motorer som var installerade</p> <p>a) på fartyg mellan den 1 januari 2003 och den 1 juli 2007 gäller de gränsvärden för avgasutsläpp som anges i bilaga XIV till direktiv 97/68/EG,</p> <p>b) på fartyg eller i maskineri ombord på fartyg efter den 30 juni 2007 gäller de gränsvärden som anges i bilaga XV till direktiv 97/68/EG.</p> <p>Kraven för kategorierna:</p> <p>aa) V för framdrivningsmaskineri och hjälpmaskiner över 560 kW, och</p> <p>bb) D, E, F, G, H, I, J, K för hjälpmaskiner i direktiv 97/68/EG gäller som likvärdiga."</p>

h) Uppgiften om artikel 9.15 punkt 9 ska betecknas artikel 9.15 punkt 10.

i) Följande uppgift ska införas efter rubriken "KAPITEL 15":

"15.01.1 c	Artikel 8.08.2 andra meningen tillämpas inte	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2007"
------------	--	--

j) Uppgiften om artikel 15.01.1 d ska ersättas med följande:

"d)	Artikel 9.14.3 andra meningen ska inte gälla för märkspänning på över 50 V	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010"
-----	--	--

12. Tabellen i artikel 24.06.5 ska ändras på följande sätt:

a) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 7.02.2:

"7.04(3)	Bildskärmen	Om det inte finns en styrhytt utformad för radarstyrning utförd av en enda person: N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.4.2007
punkt 9 tredje meningen	Kontroll med hjälp av spak	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.4.2007
fjärde meningen	Strålens riktning får inte visas	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2010	1.4.2007"

b) Uppgiften om artikel 8.02.4 ska ersättas med följande:

"8.02(4)	Kopplingar av rör ska vara skärmade	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter 2025	1.4.2007"
----------	-------------------------------------	---	-----------

c) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 8.02.4:

"punkt 5	Mantlat rörsystem	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2025	1.4.2007
punkt 6	Isolering av maskindelar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2025	1.4.2003"

d) Uppgiften om artikel 8.05 punkt 9 första meningen ska betecknas artikel 8.05 punkt 9 andra meningen.

e) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 8.05 punkt 13:

"8.06	Tankar för smörjolja, rörsystem och tillbehör	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.4.2007
8.07	Tankar för olja i kraftöverföringssystem, kontroll- och aktiveringssystem samt uppvärmningssystem, värmerör och tillbehör	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.4.2007"

f) Uppgiften om kapitel 8a ska ersättas med följande:

	"KAPITEL 8a		
8a.02.2 och 3	Efterlevnad av kraven/gränsvärdena för avgasutsläpp	<p>Bestämmelserna gäller inte</p> <p>a) för motorer som installerades före den 1 januari 2003, och</p> <p>b) för utbytesmaskiner som fram till den 31 december 2011 installeras på farkost som var i drift den 1 januari 2002</p> <p>För motorer som var installerade</p> <p>a) på farkost mellan den 1 januari 2003 och den 1 juli 2007 gäller de gränsvärden för avgasutsläpp som anges i bilaga XIV till direktiv 97/68/EG,</p> <p>b) på farkost eller i maskineri ombord efter den 30 juni 2007 gäller de gränsvärden som anges i bilaga XV till direktiv 97/68/EG.</p> <p>Kraven för kategorierna:</p> <p>aa) V för framdrivningsmaskineri och hjälpmaskiner över 560 kW, och</p> <p>bb) D, E, F, G, H, I, J, K för hjälpmaskiner i direktiv 97/68/EG</p> <p>gäller som likvärdiga"</p>	<p>1.1.2002</p> <p>1.7.2007</p>

g) Uppgiften om artikel 15.01.1 c ska ersättas med följande:

"15.01.1 c	Artikel 8.08.2 andra meningen tillämpas inte	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter	1.1.2006"
------------	--	--	-----------

13. Följande artikel ska läggas till efter artikel 24.07:

”Artikel 24.08

**Övergångsbestämmelse till artikel 2.18**

När ett gemenskapscertifikat utfärdas för ett fartyg som efter den 31 mars 2007 medförde ett giltigt fartygscertifikat i enlighet med bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen ska det unika europeiska identifieringsnumret för fartyg som redan tilldelats användas, och ska i förekommande fall kompletteras genom att först ange siffran '0.'”

14. Tabellen i artikel 24a.02.2 ska ändras på följande sätt:

a) Uppgiften om artikel 7.02 punkt 5 ska betecknas artikel 7.02 punkt 6.

b) Följande uppgifter ska införas efter uppgiften om artikel 7.04.2:

”3	Bildskärmen	Om det inte finns en styrhytt utformad för radarstyrning utförd av en enda person: N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskaps-certifikatet efter den 30 december 2024
9 tredje meningen	Kontroll med hjälp av spak	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 30 december 2024
fjärde meningen	Strålens riktning får inte visas	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 30 december 2024”

c) Efter uppgiften om artikel 8.02.1 ska uppgiften

”Punkt 4	Skydd för maskindelar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet”
----------	-----------------------	---

ersättas med följande uppgifter:

”4.	Kopplingar av rör ska vara skärmade	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 30 december 2024
punkt 5	Mantlat rörsystem	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 30 december 2024
punkt 6	Isolering av maskindelar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet”

d) Uppgiften om artikel 8.05.7 ska ersättas med följande:

”punkt 7 första stycket	Snabbstängande ventil på tanken som styrs från däck, även när rummen i fråga är stängda	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2029”
-------------------------	---	--

e) Uppgiften om artikel 8.05.9 första meningen ska betecknas artikel 8.05.9 andra meningen.

f) Följande uppgift om artikel 8a ska införas efter uppgiften om artikel 8.10.3:

	"KAPITEL 8a	
		<p>Bestämmelserna gäller inte följande:</p> <p>a) Framdrivningsmaskineri och hjälpmaskiner med en nominell motoreffekt över 560 kW i följande kategorier enligt tillägg I i avsnitt 4.1.2.4 i direktiv 97/68/EG:</p> <p>aa) V1:1 till V1:3, som fram till den 31 december 2006,</p> <p>bb) V1:4 och V2:1 till V2:5, som fram till den 31 december 2008,</p> <p>var installerade på farkost eller i fast maskineri ombord.</p> <p>b) Hjälpmaskiner med en nominell motoreffekt upp till 560 kW och variabelt varvtal, från följande kategorier enligt artikel 9.4a i direktiv 97/68/EG:</p> <p>aa) H som fram till den 31 december 2005,</p> <p>bb) I och K som fram till den 31 december 2006,</p> <p>cc) J som fram till den 31 december 2007,</p> <p>var installerade på farkost eller i fast maskineri ombord.</p> <p>c) Hjälpmaskiner med en nominell uteffekt upp till 560 kW och konstant varvtal, från följande kategorier enligt artikel 9.4a i direktiv 97/68/EG:</p> <p>aa) D, E, F och G som fram till den 31 december 2006 (*);</p> <p>bb) H, I och K som fram till den 31 december 2010,</p> <p>cc) J som fram till den 31 december 2011,</p> <p>var installerade på farkost eller i fast maskineri ombord.</p> <p>d) Motorer som uppfyller de gränsvärden som avses i bilaga XIV till direktiv 97/68/EG, och som fram till den 30 juni 2007, var installerade på farkost eller i fast maskineri ombord.</p> <p>e) Utbytesmaskiner som fram till den 31 december 2011 installeras på farkost eller i fast maskineri ombord i syfte att ersätta en motor som inte omfattas av bestämmelserna enligt a–d ovan.</p> <p>De datum som anges i a, b, c och d ska förlängas med två år för motorer med ett produktionsdatum före dessa datum.</p>

(\* I enlighet med avsnitt 1A.ii i bilaga I till direktiv 2004/26/EG om ändring av direktiv 97/68/EG gäller gränserna för hjälpmaskiner med konstant varvtal först från detta datum."

15. Följande artikel ska läggas till efter artikel 24a.04:

"Artikel 24a.05

**Övergångsbestämmelse till artikel 2.18**

Artikel 24.08 ska gälla i tillämpliga delar."



16. I tillägg II ska administrativ anvisning nr 23 ersättas med följande:

"Administrativ anvisning nr 23

**Motor som omfattas av tillämpligt typgodkännande**

(Artikel 8a.03.1 i bilaga II)

**1. Inledning**

Enligt artikel 8a.03.1 ska typgodkännanden i enlighet med direktiv 97/68/EG och typgodkännanden som erkänns som likvärdiga enligt direktiv 97/68/EG, godkännas på villkor att motorn i fråga omfattas av ett tillämpligt typgodkännande.

Dessutom förekommer det att maskintillämpningar ombord på fartyg i inlandssjöfart måste användas för mer än en tillämpning.

I avsnitt 2 i denna administrativa anvisning förklaras när en maskintillämpning kan anses omfattas av ett tillämpligt typgodkännande. I avsnitt 3 klargörs frågan om hur maskiner som under driften ombord måste användas för mer än en maskintillämpning ska behandlas.

**2. Tillämpligt typgodkännande**

Maskintillämpningar anses omfattas av ett tillämpligt typgodkännande om maskinen har anvisats till typgodkännandet i fråga på grundval av följande tabell. Motorkategorier, steg för gränsvärden och testcykler anges i enlighet med anvisat typgodkännandennummer.

Maskintillämpning		Rättslig grund	Motorkategori	Gränsvärde	Test		
					Krav	Cykel ISO 8178	
Motorer med propelleregenskaper	I	Direktiv 97/68/EC	V	IIIA	C <sup>(1)</sup>	E3	
		RVIR	—	I, II <sup>(2)</sup>	—	E3	
Huvudmaskiner med konstant varvtal (inklusive installationer med dieselelektrisk framdrivning och propeller med variabel fartreglering)	II	Direktiv 97/68/EC	V	IIIA	C <sup>(1)</sup>	E2	
		RVIR	—	I, II <sup>(2)</sup>	—	E2	
Hjälpmaskiner med	konstant varvtal	Direktiv 97/68/EC	D, E, F,G	II	B	D2	
			H, I, J, K	IIIA			
			V <sup>(3)</sup>				
	RVIR	—	I, II <sup>(2)</sup>	—	D2		
	variabel varvtal och variabel last	IV	Direktiv 97/68/EC	D,E,F,G	II	A	C 1
				H, I, J, K	IIIA		
V <sup>(3)</sup>							
L, M, N, P				IIIB			
Q, R				IV			
RVIR	—	I, II <sup>(2)</sup>	—	C1			

<sup>(1)</sup> Tillämpningen 'motor för farkost med propelleregenskaper' eller 'farkostens framdrivning vid konstant varvtal' ska anges i typgodkännandet.

<sup>(2)</sup> De gränsvärden i steg II som fastställs i RVIR gäller från och med den 1 juli 2007.

<sup>(3)</sup> Gäller endast för motorer med ett nominellt varvtal på över 560 kW.

### 3. Särskilda maskintillämpningar

3.1 Motorer som under driften ombord måste användas för mer än en maskintillämpning ska behandlas på följande sätt:

- a) Hjälpmaskiner som driver enheter eller maskineri och som enligt tabellen i avsnitt 2 ska anvisas till tillämpningarna III eller IV måste ha erhållit typgodkännande för var och en av de tillämpningar som anges i denna tabell.
- b) Huvudmaskiner som driver ytterligare enheter eller maskineri måste endast ha erhållit det nödvändiga typgodkännandet för den relevanta typen av huvudmaskiner enligt tabellen i avsnitt 2, i den mån som maskinens huvudtillämpning är framdrivning av fartyget. Om hjälpmaskinen upptar mer än 30 % av tiden, måste motorn förutom typgodkännande för huvudmaskinen även ha erhållit typgodkännande för hjälpmaskinen.

3.2 Motorer som driver bogpropellrar, antingen direkt eller genom en generator med

- a) variabelt motorvarvtal och variabel vikt kan anvisas till tillämpningarna I eller IV enligt tabellen i avsnitt 2,
- b) konstant varvtal kan anvisas till tillämpningarna II eller III enligt tabellen i avsnitt 2.

3.3 Motorerna ska installeras med den motoreffekt som är tillåten enligt typgodkännandet och som anges på motorn genom typidentifiering. Om sådana motorer måste driva enheter eller maskineri med lägre motorförbrukning får motorkraften endast minskas med externa åtgärder för att nå den motornivå som krävs för tillämpningen.”

17. Följande tillägg ska läggas till som tillägg V:

Tillägg V

Motorparameterprotokoll

0. Allmänt

0.1 Upplysningar om motorn

0.1.1 Fabrikat: .....

0.1.2 Tillverkarens beskrivning: .....

0.1.3 Typgodkännandenummer: .....

0.1.4 Motoridentifieringsnummer: .....

0.2 Dokumentation

Motorparametrarna ska provas och resultaten dokumenteras. Dokumentationen ska bestå av separata, numrerade blad som ska vara undertecknade av kontrollören och bifogas detta protokoll.

0.3 Provning

Provningen ska utföras enligt motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp. I vederbörligen motiverade fall kan kontrollörerna efter eget gottfinnande ge dispens för kontroller av vissa motorparametrar.

0.4 Detta motorparameterprotokoll, inklusive åtföljande avläsningar, uppgår till sammanlagt ... (\*) sidor.

1. Motorparametrar

Härmed intygas att den provade motorn inte i alltför stor utsträckning avviker från de föreskrivna parametrarna.

1.1 Installationsinspektion

Provningsanläggningens namn och adress: .....

.....

.....

Kontrollörens namn: .....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....

Provningen har erkänts av behörig myndighet:

.....

.....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....



(\*) Fylls i av kontrollören.

1.2  Mellanliggande provning  Specialprovning

Provningsanläggningens namn och adress: .....

.....

Kontrollörens namn: .....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....

Provningen har erkänts av behörig myndighet: .....

.....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....



1.2  Mellanliggande provning  Specialprovning

Provningsanläggningens namn och adress: .....

.....

Kontrollörens namn: .....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....

Provningen har erkänts av behörig myndighet: .....

.....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....



1.2  Mellanliggande provning  Specialprovning

Provningsanläggningens namn och adress: .....

.....

Kontrollörens namn: .....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....

Provningen har erkänts av behörig myndighet: .....

.....

Ort och datum: .....

Underskrift: .....



\_\_\_\_\_

## BILAGA TILL MOTORPARAMETERPROTOKOLLET

Farkostens namn:

Europeiskt identifieringsnummer för fartyg:

 Installationsinspektion Mellanliggande provning SpecialprovningTillverkare: ..... Motortyp: .....  
(Varunamn/varumärke/tillverkarens varunamn) (Motorfamilj/tillverkarens beskrivning)

Nominell motoreffekt (kW) ..... Nominellt varvtal [1/min]: ..... Antal cylindrar .....

Avsett användningsområde för motorn .....  
(Fartygets huvudmaskin/framdrivning med generator/vattenstråldrift/hjälpmaskiner etc.)

Typgodkännandenummer ..... År för motorkonstruktion .....

Motorns identifieringsnummer ..... Installationsplats .....  
(Serienummer/unikt identifieringsnummer)

Motorn och de motorkomponenter som är relevanta för avgasutsläpp har identifierats på grundval av uppgifterna på tillverkningskylten.

Provningsen utförts enligt motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp.

## A) PROVNING AV KOMPONENTER

Ytterligare komponenter som är relevanta för avgasutsläpp och anges i motortillverkarens instruktioner om kontrollen av de komponenter och motorparametrar som är relevanta för avgasutsläpp ska tas med i tabellen.

Komponent	Registrerat komponentnummer	Överensstämmelse
Kamaxel/kolv		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Insprutningsventil		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Datauppsättning/programvarunummer		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Insprutningspump		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Cylinderlock		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Avgasdriven turbokompressor		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
Laddluftkylare		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Ej tillämpligt

## B) OKULÄR INSPEKTION AV DE JUSTERBARA DELARNA OCH MOTORPARAMETRARNA

Parameter	Registrerat värde	Överensstämmelse	
Insprutningstid, insprutningsperiod		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

## C) INSPEKTION AV LUFTINTAGET OCH AVGASSYSTEMET

<input type="checkbox"/>	Mätningarna har utförts för att kontrollera överensstämmelse med de tillåtna värdena Insug under tryck: kPa vid nominellt varvtal och full last Avgasmottryck: Pa vid nominellt varvtal och full last
<input type="checkbox"/>	En okulär inspektion av luftintaget och avgassystemet har utförts. Inga avvikelser som skulle kunna tyda på att de godkända värdena inte följs kunde upptäckas.

D) KOMMENTARER: .....

(Följande avvikande inställningar, modifieringar eller ändringar av den installerade motorn konstaterades.)

.....  
.....  
.....

Kontrollörens namn: .....

Ort och datum: .....

Underskrift: ....."

\_\_\_\_\_

## BILAGA II

Del I i bilaga V ska ändras på följande sätt:

1. Tredje stycket i anmärkningarna på sidan 1 ska ersättas med följande:

"Farkostens ägare, eller dennes ombud, ska underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av namn eller ägare, alla ommätningar och alla ändringar av registreringsnummer eller hemmahamn, och ska skicka in gemenskaps-certifikatet till myndigheten för ändring."

2. I ruta 12 i mallen ska den inledande meningen ersättas med följande:

"Certifikatnummer (1), unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg (2), registreringsnummer (3) och mätbrevsnummer (4) är anbringade på följande platser på farkosten, märkta på angivet sätt"

3. I ruta 15 i mallen ska punkt 2 ersättas med följande:

<b>"2. Kopplingsanordningar:</b>	
Typ av kopplingsanordning: .....	Antal kopplingsanordningar per sida: .....
Antal kopplingskablar: .....	Längd på varje kopplingskabel: ..... m
Draghållfasthet per koppling i längdriktningen: kN	Draghållfasthet per kabel: ..... kN
Antal kabelvarv:"	

4. Ruta 19 i mallen ska ersättas med följande:

(.) (.)	(.)	"19. Djupgående överallt	m	(.)
(.) (.)	(.)	19b Djupgående T	m"	

5. Ruta 35 i mallen ska ersättas med följande:

<b>"35. System för läns pumpning</b>	
Antal läns pumpar .....	av vilka motordrivna .....
Minsta pumpkapacitet	första läns pumpen ..... l/min
	andra läns pumpen ..... l/min"

6. Ruta 42 i mallen ska ersättas med följande:

"42. Annan utrustning		
Kastlina		System för röst-kommunikation
Landgång enligt artikel 10.2.d (*)		— alternativ tvåvägs (*)
enligt artikel 15.06.12 (*)		— simultan tvåvägs/telefon (*)
Längd .....	m	— intern kommunikation över radioförbindelse (*)
Båtshake		Radiotelefoni-utrustning
Första hjälpen-låda		Installation
Kikare		— tjänst för mottagning av meddelanden mellan fartyg
Anslag med instruktioner om räddning av personer som fallit överbord		— tjänst för överföring av trafikinformation
Brandsäkra behållare		— tjänst för mottagning av meddelanden mellan fartyg och hamnmyndigheter
		Kranar
		— enligt artikel 11.12.9 (*)
		— andra kranar med nyttolast som inte överstiger 2 000 kg (*)"
Fallrep/lejdare (*)		

7. Ruta 43 i mallen ska ersättas med följande:

"43. Brandbekämpningsutrustning	
Antal bärbara brandsläckare .....	brandpumpar ....., brandposter .....
Fasta brandbekämpningssystem i bostadsutrymmen etc.	nr/antal ..... (*)
Fasta brandbekämpningssystem i maskinrum etc.	nr/antal ..... (*)
En maskindriven länsump ersätter en brandpump .....	Ja/Nej (*)"

8. Ruta 44 i mallen ska ersättas med följande:

"44. Livräddningsutrustning	
Antal livbojar .....	av vilka med ljus ....., med lina ..... (*)
En räddningsväst för alla personer som regelbundet finns ombord / enligt Europastandarderna EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3:2006 eller EN ISO 12402-4:2006 (*)	
En livflotte med en uppsättning åror, en förtöjningslina och ett öskar / enligt Europastandard EN 1914:1997 (*) (*)	
En plattform eller en annan anordning enligt artikel 15.15.5 eller 6 (*)	
Antal, typ och plats/er för installation av utrustning för att personer säkert ska kunna föras in på grunt vatten, in till stranden eller till en annan farkost enligt artikel 15.09.3 .....	
.....	
.....	
Antal personliga livräddningsutrustningar för ombordanställda .....	
av vilka överensstämmer med artikel 10.05.2 ..... (*)	
Antal personliga livräddningsutrustningar för passagerare ..... (*)	
Gemensam livräddningsutrustning som med avseende på antal motsvarar ... personliga livräddningsutrustningar (*)	
Två självständiga uppsättningar andningsapparater enligt artikel 15.12.10 b, antal ..... rökhjälmar (*)	
Säkerhetsinstruktion och säkerhetsplan som finns uppsatt på: .....	
.....	
....."	



9. I ruta 52 i mallen ska den sista raden ersättas med följande:

"Fortsätter på sidan (\*)

Slut på gemenskapscertifikatet (\*)"

## II

(Icke-lagstifningsakter)

## DIREKTIV

## KOMMISSIONENS DIREKTIV 2012/48/EU

av den 10 december 2012

om ändring av bilagorna till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 20.1 första stycket första meningen, och

av följande skäl:

- (1) Efter antagandet av direktiv 2006/87/EG i december 2006 har man enats om att ändra bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen. Direktiv 2006/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (2) Det bör säkerställas att unionscertifikat för inlandssjöfart och fartygscertifikat som utfärdas enligt bestämmelserna om inspektion av fartyg på Rhen utfärdas på basis av tekniska föreskrifter som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå.
- (3) För att undvika snedvridningar av konkurrensen och olika nivåer av säkerhet bör ändringarna av direktiv 2006/87/EG träda i kraft så snart som möjligt.
- (4) Sedan antagandet av kommissionens genomförandebeslut 2012/64/EU <sup>(2)</sup>, 2012/65/EU <sup>(3)</sup> och 2012/66/EU <sup>(4)</sup> om

godkännande av tre klassificeringssällskap i enlighet med artikel 10 i direktiv 2006/87/EG bör nödvändiga ändringar av bilaga VII till direktiv 2006/87/EG göras.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar <sup>(5)</sup>.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga I till detta direktiv.
2. Bilaga VII till direktiv 2006/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga II till detta direktiv.
3. Bilaga IX till direktiv 2006/87/EG ska ändras i enlighet med bilaga III till detta direktiv.

*Artikel 2*

Medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 december 2013. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 33, 4.2.2012, s. 6.

<sup>(3)</sup> EUT L 33, 4.2.2012, s. 7.

<sup>(4)</sup> EUT L 33, 4.2.2012, s. 8.

<sup>(5)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har inre vattenvägar enligt artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

Utfärdat i Bryssel den 10 december 2012.

*På kommissionens vägnar*  
José Manuel BARROSO  
*Ordförande*

---

## BILAGA I

Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.01 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 97, 97a och 97b ska ersättas med följande:

”97. *klassificeringssällskap*: ett klassificeringssällskap som har godkänts i enlighet med kriterierna och förfarandena i bilaga VII.

97a *lanternor*: ljussken från signallampor som varning för fartyg.

97b *ljussignaler*: ljussken som beledsagar optiska signaler eller ljudsignaler.”

b) Följande punkter ska läggas till:

”106. *expert*: en person som godkänts av den behöriga myndigheten eller ett auktoriserat institut och som har specialkunskap inom det relevanta området, förvärvat via utbildning eller erfarenhet, är helt hemmastadd med relevanta regler och bestämmelser och allmänt vedertagna tekniska föreskrifter (t.ex. EN-standarder, relevant lagstiftning och tekniska föreskrifter utfärdade av andra medlemsstater i Europeiska unionen) och har förmågan att utvärdera och ge expertutlåtanden om relevanta system och relevant utrustning.

107. *behörig person*: en person som genom utbildning eller erfarenhet har förvärvat tillräcklig specialkunskap inom det relevanta området, är tillräckligt hemmastadd med relevanta regler och bestämmelser och allmänt vedertagna tekniska föreskrifter (t.ex. EN-standarder, relevant lagstiftning och tekniska föreskrifter utfärdade av andra medlemsstater i Europeiska unionen) och har förmågan att utvärdera driftsäkerheten för relevanta system och relevant utrustning.”

2. I punkt 2 i artikel 2.01 ska led c ersättas med följande:

”c) en sjöfartsexpert som avlagt en båtförarexamen för inre vattenvägar, vilken ger innehavaren tillåtelse att framföra fartyget som ska inspekteras.”

3. I punkt 1 i artikel 3.02 ska första punkten i led b ersättas med följande:

”b) När en inspektion enligt artikel 2.09 görs ska den minsta tjockleken på fartygets botten-, skrov- och sidoplatlor i stål inte understiga det värde som följer av följande formel.”

4. Rubriken till artikel 6.09 ska ersättas med följande:

”Artikel 6.09

**Besiktning**”

5. Punkt 1 i artikel 7.05 ska ersättas med följande:

”1. Lanternor samt höljen och tillbehör till lanternor ska vara märkta med den typgodkännandemärkning som föreskrivs i rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning (\*).

(\*) EGT L 46, 17.2.1997, s. 25.”

6. Punkt 1 i artikel 7.06 ska ersättas med följande:

„1. Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer ska uppfylla de krav som fastställs i bilaga IX, delarna I och II. Efterlevnad av kraven ska avgöras genom ett typgodkännande utfärdat av den behöriga myndigheten. Elektroniskt sjökorts- och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS) som kan användas för navigering ska betraktas som radarnavigeringsanläggningar.

De föreskrifter om installation och funktionsprovning av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer för fartyg i inlandssjöfart som anges i bilaga IX, del III måste följas.

Europeiska kommissionen ska publicera ett register över radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänts enligt bilaga IX, eller på grundval av typgodkännanden som anses vara likvärdiga.”

7. Punkt 2 i artikel 8.01 ska ersättas med följande:

”2. Tryckkärl som är avsedda för drift av fartyget ska kontrolleras av en expert för att säkerställa att de är driftsäkra

- a) innan tas i bruk för första gången,
- b) innan de återtas i bruk efter det att de justerats eller reparerats,
- c) regelbundet minst var femte år.

Inspektionen ska omfatta en intern och en extern granskning. Om det inte är möjligt att inspektera ett tryckkärl ordentligt invändigt, eller om dess skick inte tydligt kan fastställas vid intern inspektion, ska kärlet genomgå ytterligare oförstörande provning eller ett hydraultryckstest.

Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av experten och som anger inspektionsdatum ska utfärdas.

Övrig utrustning som kräver regelbunden kontroll, särskilt ångpannor och andra tryckkärl med tillbehör, och hissar, ska uppfylla kraven i en av medlemsstaterna i unionen.”

8. Punkt 1 i artikel 10.02 ska ersättas med följande:

”1. I enlighet med tillämpliga bestämmelser i föreskrifter från medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter ska åtminstone följande utrustning finnas ombord:

- a) Radiotelefoniutrustning.
- b) Apparater och anordningar som är nödvändiga för att avge optiska signaler och ljudsignaler och för att märka fartyget.
- c) Reservljus, som är oberoende av fartygets huvudströmkrets, för ljus som föreskrivs för fartyg till ankars.

Följande behållare ska också finnas:

- a) En märkt behållare för hushållsavfall.
- b) Tillräckligt stora separata och märkta behållare med tätslutande lock, av stål eller ett annat robust och icke-brännbart material, som rymmer minst 10 liter för uppsamling av
  - aa) oljiga rengöringstraror,
  - bb) farligt eller förorenande fast avfall,
  - cc) farligt eller förorenande flytande avfall,  
och, såtillvida som de kan uppstå, för uppsamling av
  - dd) tvättvatten,
  - ee) annat oljigt eller flottigt avfall.”

9. Artikel 10.03 ska ändras på följande sätt:

- a) Första meningen i punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Det ska finnas åtminstone en bärbar brandsläckare i enlighet med Europastandarderna EN 3-7: 2007 och EN 3-8: 2007 på följande platser:”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Endast brandsläckare av pulvertyp med ett innehåll på minst 6 kg eller andra bärbara brandsläckare med samma släckningskapacitet får användas som bärbara brandsläckare enligt punkt 1. De ska vara lämpliga för bränder av klass A, B eller C.

När fartyg inte är utrustade med installationer för flytande gas är brandsläckningssystem med filmbildande alkoholresistent skum (AFFF-AR) som är frostbeständigt till minus (-) 20 °C tillåtna även om de inte lämpar sig för bränder av klass C. Dessa brandsläckare ska ha en kapacitet på minst 9 liter.

Alla brandsläckare ska vara lämpade för släckning av bränder i elektriska system upp till 1 000 V."

c) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Handbrandsläckare ska kontrolleras minst vartannat år av en behörig person. Ett inspektionscertifikat som undertecknats av den behöriga personen och som anger inspektionsdatum ska fästas på brandsläckaren."

10. Punkterna 6, 7 och 8 i artikel 10.03a ska ersättas med följande:

"6. Systemen ska kontrolleras av en expert

- a) innan de tas i bruk för första gången,
- b) efter det att de har utlösts, innan de åter tas i drift,
- c) efter det att de har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,
- d) regelbundet minst vartannat år.

Inspektioner enligt led d får även utföras av en behörig person från ett behörigt företag som är specialiserat på brandsläckningssystem.

7. När experten utför en kontroll enligt avsnitt 6 ska denne eller den behöriga personen verifiera huruvida systemen uppfyller kraven i denna punkt.

Kontrollen ska åtminstone omfatta följande:

- a) Yttre inspektion av hela systemet.
- b) Provning av säkerhetssystemens och munstyckenas funktion.
- c) Provning av trycktankarnas och pumpsystemets funktion.

8. Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av inspektören eller den behöriga personen och i vilket datum för inspektionen anges, ska utfärdas."

11. I punkt 9 i artikel 10.03b ska leden b, c och e ersättas med följande:

"b) Systemet ska kontrolleras av en expert

- aa) innan det tas i bruk för första gången,
- bb) efter det att det har utlösts, innan det åter tas i drift,
- cc) efter det att det har justerats eller reparerats, innan det åter tas i drift,
- dd) regelbundet minst vartannat år.

Inspektioner enligt led dd får även utföras av en behörig person från ett behörigt företag som är specialiserat på brandsläckningssystem.

- c) Vid inspektionen ska experten eller den behöriga personen kontrollera huruvida systemet uppfyller kraven i denna artikel.”
- e) Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av inspektören eller den behöriga personen och i vilket datum för inspektionen anges, ska utfärdas.”

12. Artikel 11.02 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Ytterkanterna på däck och arbetsutrymmen ska förses med brädgångar som är minst 0,9 meter höga eller med ett oavbrutet räcke enligt Europastandard EN 711:1995. Arbetsutrymmen där personer kan falla mer än 1 meter ska förses med brädgångar eller karmar som är minst 0,9 meter höga eller med ett oavbrutet räcke enligt Europastandard EN 711:1995. Om räckena på skarndäcken är indragbara

- a) ska en oavbruten ledstång som är 0,02 till 0,04 meter i diameter fästas vid karmen på 0,7 till 1,1 meters höjd,
- b) ska skyltar enligt tillägg I, figur 10, som är minst 15 centimeter i diameter fästas på väl synliga platser i början av skarndäcket.

Om ingen karm finns ska ett fast räcke installeras i stället.”

- b) Följande punkter ska införas:

”4a. Genom undantag från punkt 4 ska inga brädgångar eller räcken krävas för läktare och pråmar utan bostadsutrymmen i följande fall:

- a) När ytterkanterna på däck och skarndäck har försetts med fotlister.
- b) När karmarna har försetts med ledstänger enligt punkt 4 a.
- c) När skyltar enligt tillägg I, figur 10, som är minst 15 centimeter i diameter har fästs på väl synliga platser på däcket.

4b. Genom undantag från punkt 4 ska räcken som monterats direkt på ytterkanterna av dessa däck, eller skarndäcken, i följande fall inte krävas för fartyg med flushdäck eller trunkar:

- a) När passager löper över dessa flushdäck och är omgärdade av fasta räcken enligt EN 711:1995.
- b) När skyltar enligt tillägg I, figur 10, som är minst 15 centimeter i diameter har fästs på väl synliga platser vid övergångarna till områden som inte skyddas med räcken.”

- c) Följande punkt 6 ska läggas till:

”6. Punkterna 4, 4 a och 4 b är tillfälliga krav enligt artikel 1.06 som gäller till och med den 1 december 2016.”

13. Artikel 11.04 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Upp till en höjd på 0,9 meter över skarndäcket får den fria bredden minskas till 0,5 meter under förutsättning att den fria bredden ovanför, mellan skrovets ytterkant och lastrummens innerkant, inte understiger 0,65 meter.”

b) Följande punkt 4 ska läggas till:

"4. Punkt 2 är ett tillfälligt krav enligt artikel 1.06 som gäller till och med den 1 december 2016."

14. Artikel 11.12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 6 och 7 ska ersättas med följande:

"6. Kranar ska inspekteras av en expert

a) innan de tas i bruk för första gången,

b) efter det att de har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,

c) regelbundet minst vart tionde år.

Bevisen från inspektionen på att hållfastheten och stabiliteten är tillräckliga ska utgöras av beräkningar och ett belastningstest.

För kranar vars säkra arbetsbelastning inte överstiger 2 000 kilo får en expert besluta att beräkningen helt eller delvis får ersättas av ett belastningsprov med en belastning 1,25 gånger större än den säkra arbetsbelastningen, utfört över hela arbetsområdet.

Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av experten och som anger inspektionsdatum ska utfärdas.

7. Kranar ska kontrolleras regelbundet, åtminstone var tolfte månad, av en behörig person. Under den inspektionen ska det fastställas genom okulärbesiktning och funktionskontroll huruvida kranen är i säkert skick.

Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av den behöriga personen och som anger inspektionsdatum ska utfärdas."

b) Punkt 8 ska strykas.

c) Punkt 10 ska ersättas med följande:

"10. Krantillverkarens driftanvisningar ska förvaras ombord. De ska innehålla åtminstone följande upplysningar:

a) Kontrolldonens användningsområde och funktion.

b) Högsta tillåtna säkra arbetsbelastning vid olika utlägg.

c) Högsta tillåtna lutning av kranen.

d) Anvisningar om installation och underhåll.

e) Allmänna tekniska uppgifter."

15. Artikel 14.13 ska ersättas med följande:

"Artikel 14.13

#### **Besiktning**

Installationer för flytande gas ska kontrolleras av en expert för att verifiera huruvida installationen uppfyller kraven i detta kapitel

a) innan de tas i bruk för första gången,

b) efter det att de har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,



c) varje gång efter det att det intyg som anges i artikel 14.15 har förnyats.

Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av experten och som anger inspektionsdatum ska utfärdas. En kopia av inspektionscertifikatet ska överlämnas till inspektionsorganet.”

16. Rubriken till artikel 14.14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14.14

**Provningsvillkor”**

17. I artikel 14.15 punkt 3 ska det andra stycket ersättas med följande:

”Undantagsvis kan inspektionsorganet på motiverad begäran från fartygets ägare eller hans ombud förlänga intygets giltighetstid med högst tre månader, utan att verkställa den besiktning som krävs i artikel 14.13. Sådana förlängningar ska anges i gemenskapscertifikatet.”

18. I artikel 15.02 ska punkt 8 ersättas med följande:

”8. I skott som skiljer maskinrum från passagerarutrymmen och utrymmen för besättning eller personal ombord får det inte finnas några dörrar.”

19. Artikel 15.03 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Momentet från vindtrycket ( $M_W$ ) ska beräknas med hjälp av följande formel:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2)[\text{kNm}]$$

där:

$p_W$  = det specifika vindtrycket på 0,25 kN/m<sup>2</sup>,

$A_W$  = fartygets lateralplan över flytvattenlinjen vid största djupgående enligt den beaktade lastkonditionen i [m<sup>2</sup>],

$l_W$  = avståndet från tyngdpunkten för fartygets lateralplan  $A_W$  till flytvattenlinjen vid största djupgående enligt den beaktade lastkonditionen i [m].

Beräkningen av fartygets lateralplan ska ske med beaktande av den planerade inneslutningen av däckets med hjälp av markiser eller liknande rörliga installationer.”

b) Punkt 9 a ska ersättas med följande:

”a) För 1-avdelningsstatus kan skotten antas vara intakta om avståndet mellan två angränsande skott är större än skadans längd. Längskeppsskott på ett avstånd av mindre än B/3 till skrovet, mätt i rät vinkel mot mittlinjen från bordläggningen vid högsta djupgående, ska inte beaktas vid beräkningen. En nisch eller en alkov i ett tvärskeppsskott som inte är längre än 2,5 meter anses vara ett längsgående skott.”

20. Artikel 15.06 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Passagerarutrymmen ska

a) på alla däck vara placerade akter om kollisionsskottet och, om de finns under skottdäck, för om akterpikskottet,

- b) på ett gastätt sätt vara åtskilda från maskin- och pannrummen,
- c) vara anordnade så att synlinjer enligt artikel 7.02 inte passerar igenom dem.

Däck där inte bara utrymmet ovanför däckets utan även på sidan helt eller delvis innesluts av markiser eller liknande rörliga installationer måste uppfylla samma krav som inbyggda passagerarutrymmen.”

- b) Punkt 15 ska ersättas med följande:

”15. Överbyggnader eller tak som helt består av panoramarutor och inneslutningar i form av markiser eller liknande rörliga installationer och deras stödkonstruktioner ska vara konstruerade för att, i händelse av en olycka, minska risken för skador på de personer som finns ombord och av material som minimerar samma risk.”

21. Artikel 15.11 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 2 a ska ersättas med följande:

”2. Skiljeväggar

- a) mellan utrymmen ska vara utformade enligt följande tabeller:

- aa) Tabell för skiljeväggar mellan utrymmen där inga trycksatta sprinklersystem enligt artikel 10.03a är installerade.

Utrymmen	Kontrollcentraler	Trapphus	Samlingsområden	Salonger	Maskinrum	Kök	Förrådsrum
Kontrollcentraler	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A30	A60	A60	A30/A60 <sup>(5)</sup>
Trapphus		—	A0	A30	A60	A60	A30
Samlingsområden			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A60	A30/A60 <sup>(5)</sup>
Salonger				-/A0/B15 <sup>(3)</sup>	A60	A60	A30
Maskinrum					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Kök						A0	A30/B15 <sup>(6)</sup>
Förrådsrum							—

<sup>(1)</sup> Skiljeväggar mellan kontrollcentraler och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A0, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(2)</sup> Skiljeväggar mellan salonger och inre samlingsområden ska motsvara typ A30, men yttre samlingsområden endast typ B15.

<sup>(3)</sup> Skiljeväggar mellan hytter, skiljeväggar mellan hytter och korridorer samt vertikala skiljeväggar mellan salonger enligt punkt 10 ska överensstämma med typ B15, för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B0. Skiljeväggar mellan hytter och bastur ska överensstämma med typ A0 för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B15.

<sup>(4)</sup> Skiljeväggar mellan maskinrum enligt artiklarna 15.07 och 15.10.6 ska uppfylla kraven för typ A60, i annat fall ska de uppfylla kraven för typ A0.

<sup>(5)</sup> Skiljeväggar mellan förvaringsrum för lagring av brandfarliga vätskor samt kontrollcentraler och samlingsområden ska uppfylla kraven för typ A60 för utrymmen med trycksatta sprinklersystem A30.

<sup>(6)</sup> B15 är tillräckligt för skiljeväggar mellan kök å ena sidan och kylrum och förrådsrum för livsmedel å den andra.

- bb) Tabell för skiljeväggar mellan utrymmen där trycksatta sprinklersystem enligt artikel 10.03a är installerade.

Utrymmen	Kontrollcentraler	Trapphus	Samlingsområden	Salonger	Maskinrum	Kök	Förrådsrum
Kontrollcentraler	—	A0	A0/ B15 <sup>(1)</sup>	A0	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>
Trapphus		—	A0	A0	A60	A30	A0
Samlingsområden			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>

Utrymmen	Kontrollcentraler	Trapphus	Samlingsområden	Salonger	Maskinrum	Kök	Förrådsrum
Salonger				-/B15/ B 0 <sup>(3)</sup>	A60	A30	A0
Maskinrum					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Kök						—	A0/B15 <sup>(6)</sup>
Förrådsrum							—

<sup>(1)</sup> Skiljeväggar mellan kontrollcentraler och samlingsområden inomhus ska motsvara typ A0, men samlingsområden utomhus ska endast motsvara typ B15.

<sup>(2)</sup> Skiljeväggar mellan salonger och inre samlingsområden ska motsvara typ A30, men yttre samlingsområden endast typ B15.

<sup>(3)</sup> Skiljeväggar mellan hytter, skiljeväggar mellan hytter och korridorer samt vertikala skiljeväggar mellan salonger enligt punkt 10 ska överensstämma med typ B15, för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B0. Skiljeväggar mellan hytter och bastur ska överensstämma med typ A0 för utrymmen utrustade med trycksatta sprinklersystem B15.

<sup>(4)</sup> Skiljeväggar mellan maskinrum enligt artiklarna 15.07 och 15.10.6 ska uppfylla kraven för typ A60, i annat fall ska de uppfylla kraven för typ A0.

<sup>(5)</sup> Skiljeväggar mellan förvaringsrum för lagring av brandfarliga vätskor samt kontrollcentraler och samlingsområden ska uppfylla kraven för typ A60 för utrymmen med trycksatta sprinklersystem A30.

<sup>(6)</sup> B15 är tillräckligt för skiljeväggar mellan kök å ena sidan och kylrum och förrådsrum för livsmedel å den andra.”

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Salongstak och väggbeklädnader inklusive deras stödkonstruktioner ska, när dessa salonger inte har ett trycksatt sprinklersystem i enlighet med artikel 10.03a vara tillverkade av icke brännbart material med undantag av deras ytskikt som ska vara åtminstone flammhämmande. Den första meningen ska inte tillämpas på bastur.”

c) Följande punkt 7a ska läggas till:

”7a. Markiser och liknande rörliga installationer som helt eller delvis innesluter däckutrymmen och deras stödkonstruktioner ska åtminstone vara flammhämmande.”

22. Artikel 22a.04 ska ersättas med följande:

”Artikel 22a.04

#### **Bärighet och stabilitet**

1. Punkterna 2–10 gäller för farkoster längre än 110 meter, med undantag av passagerarfartyg.
2. Grundvärdena för beräkning av stabilitet, fartygets lättvikt och tyngdpunktens läge ska fastställas genom ett krängningsprov utfört i enlighet med bilaga I till IMO:s resolution MSC 267 (85).
3. Den sökande ska genom en beräkning på grundval av metoden för förlorad bärighet bestyrka att fartygets bärighet och stabilitet är tillräckliga vid vatteninströmning. Alla beräkningar ska göras med fritt djupgående och trim.

Fartygets tillräckliga bärighet och stabilitet vid vatteninströmning ska bevisas med en godsvolym som motsvarar dess största djupgående och som fördelats jämnt i alla lastutrymmen, i lastat skick och med fyllt bränsleförråd.

För varierande gods ska stabilitetsberäkningen göras av de mest ogynnsamma lastförhållandena. Stabilitetsberäkningen ska utföras ombord.

För detta ändamål ska matematiskt bevis för tillräcklig stabilitet fastställas för de mellanliggande faserna av vatteninströmning (25, 50 och 75 % av den progressiva vatteninströmningen och i tillämpliga fall fasen före tvärgående jämvikt) och för den sista fasen av vatteninströmning, vid ovan angivna lastkonditioner.

4. När det gäller läckage ska följande antaganden beaktas:

a) Omfattningen av skadorna på ena sidan av fartyget:

utsträckning i längskeppsled: minst 0,1 L,  
utsträckning i tvärskeppsled: 0,59 meter,  
utsträckning vertikalt: från botten uppåt utan begränsning.

b) Omfattningen av skadorna på fartygets botten:

utsträckning i längskeppsled: minst 0,1 L,  
utsträckning i tvärskeppsled: 3,0 meter,  
utsträckning vertikalt: från baslinjen 0,39 m uppåt, med undantag av sumpen.

c) Alla skott inom det skadade området ska betraktas som skadade, vilket innebär att indelningen ska väljas så att fartyget förblir flytande efter det att två eller fler avdelningar i rad vattenfyllda. När det gäller huvudmaskinrummet behövs endast bärighet enligt 1-avdelningsstandarden påvisas, dvs. maskinrummets för- och akterskott ska betraktas som oskadade.

När det gäller botten-skador ska även avdelningar som ligger bredvid varandra tvärskepps betraktas som vattenfyllda.

d) Permeabilitet

En permeabilitet på 95 % kan användas.

Om man genom beräkning kan bestyrka att medelpermeabiliteten i en avdelning är lägre än 95 % får den beräknade permeabiliteten användas i stället.

Värdena som används ska inte vara under

— 85 % för maskinrum och manöverrum,

— 70 % för lastutrymmen,

— 0 eller 95 % för dubbla bottnar, bränsletankar, ballasttankar osv., beroende på om dessa alltefter ändamålet ska anses fyllda respektive tömda, med fartyget i största tillåtna djupgående.

e) Beräkningen av effekten av den fria ytan under de mellanliggande faserna av vatteninströmning ska bygga på de skadade avdelningarnas bruttoyta.

5. För alla mellanliggande faser av vatteninströmning enligt punkt 3 ska följande kriterier uppfyllas:

a) Krängningsvinkeln  $\varphi$  i jämviktsläget för den berörda mellanliggande fasen får inte överstiga 15 grader (5 grader när containrarna inte är säkrade).

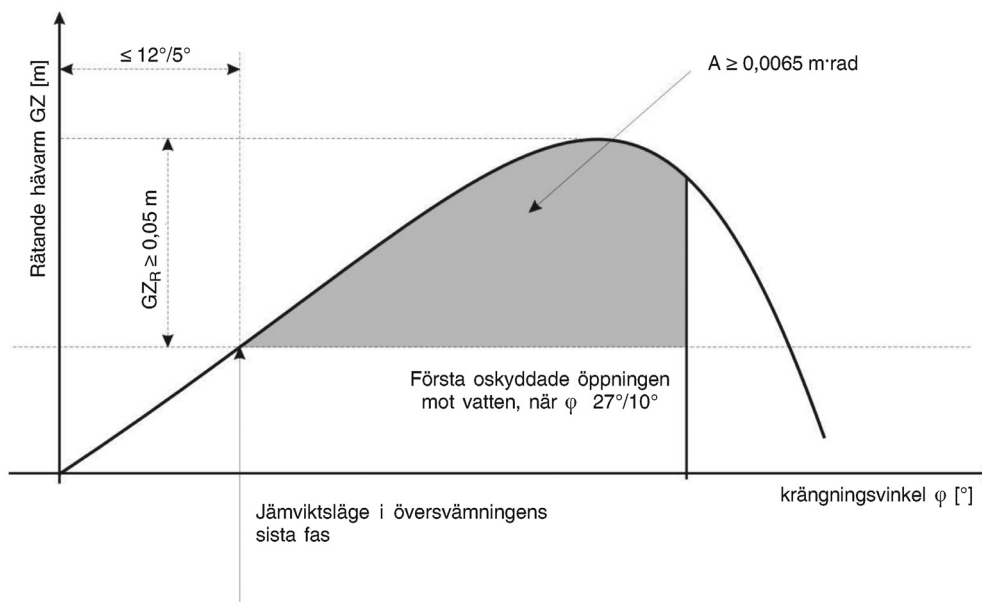
b) Över krängningen i jämviktsläget för den berörda mellanliggande fasen ska den positiva delen av kurvan för den rätande hävarmen visa ett värde för den rätande hävarmen på  $GZ \geq 0,02$  meter (0,03 meter när containrarna inte är säkrade), innan den första oskyddade öppningen hamnar under vatten eller en krängningsvinkel  $\varphi$  på 27 grader uppnås (15 grader när containrarna inte är säkrade).

c) Ej vattentäta öppningar får inte hamna under vatten innan krängningen i jämviktsläget för den berörda mellanliggande fasen uppnås.

6. Under den sista fasen av vattenströmning ska följande kriterier uppfyllas:

a) Underkanten på icke vattentäta stängbara öppningar (t.ex. dörrar, fönster och luckor) ska ligga minst 0,1 meter över skadans vattenlinje.

- b) Krängningsvinkeln  $\varphi$  i jämviktsläget ska inte överstiga 12 grader (5 grader när containrarna inte är säkrade).
- c) Över krängningen i jämviktsläget för den berörda mellanliggande fasen ska den positiva delen av kurvan för den rätande hävarmen visa ett värde för den rätande hävarmen på  $GZ \geq 0,05$  meter, och området under kurvan ska nå minst 0,0065 m·rad, innan den första oskyddade öppningen hamnar under vatten eller en krängningsvinkel  $\varphi$  på 27 grader (10 grader när containrarna inte är säkrade) uppnås.



- d) Om ej vattentäta öppningar hamnar under vatten innan jämviktsläget har uppnåtts, ska de utrymmen som är förbundna med dem anses vara vattenfyllda för beräkning av läckstabilitet.

7. Om det finns öppningar för korsfyllning för att minska osymmetrisk fyllning ska följande villkor uppfyllas:

- a) För beräkningen av korsfyllning ska IMO:s resolution A.266 (VIII) tillämpas.
- b) De ska vara självverkande.
- c) De får inte vara utrustade med avstängningsanordningar.
- d) Den totala tiden för utjämning får inte överskrida 15 minuter.

8. Om öppningar, genom vilka oskadade avdelningar kan översvämmas, kan stängas vattentätt ska följande instruktioner finnas tydligt läsbara på stängningsanordningarna:

”Stäng omedelbart efter genomgång”

9. Ett beräkningsbaserat styrkande i enlighet med punkterna 3–7 ska anses vara uppnått om beräkningen av läckstabilitet enligt del 9 i de föreskrifter som bilagts Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (nedan kallad ADN) ger ett positivt resultat.

10. Om så krävs för att punkt 3 ska uppfyllas ska flytvattenlinjen vid största djupgående revideras.”

23. I punkt 2 i artikel 22a.05 ska led c ersättas med följande:

”är byggda som fartyg med dubbla skrov enligt ADN där punkterna 9.1.0.91–9.1.0.95 i del 9 i ADN ska gälla för torrlastfartyg och punkterna 9.3.2.11.7 och 9.3.2.13–9.3.2.15 eller punkterna 9.3.3.11.7 och 9.3.3.13–9.3.3.15 ska gälla för tankfartyg.”

24. I punkt 2 i artikel 24.02 ska tabellen ersättas med följande:

a) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 7.05:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer
"7.05 punkt 1	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor som uppfyllde kraven för färg- och ljusstyrka för lanternor och tillståndskraven för signallampor för navigering på Rhen den 30 november 2009 får fortfarande användas."

b) Följande poster ska införas i punkt 1 i artikel 7.06:

"7.06 punkt 1	Radarnavigeringsanläggningar som godkänkts före den 1 januari 1990	Radarnavigeringsanläggningar som godkänkts före den 1 januari 1990 får installeras och användas till dess att gemenskapscertifikatet utfärdas eller förnyas efter den 31 december 2009, men senast den 31 december 2011, om det finns ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller resolution CCNR 1989-II-35.
	Girhastighetsindikatorer som godkänkts före den 1 januari 1990	Girhastighetsindikatorer som godkänkts före den 1 januari 1990 och som installerats före den 1 januari 2000 får installeras och användas till dess att gemenskapscertifikatet utfärdas eller förnyas efter den 1 januari 2015 om det finns ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller resolution CCNR 1989-II-35.
	Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänkts före den 1 januari 1990	Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänkts den 1 januari 1990 eller senare enligt minimikraven och testförhållandena för radarinstallationer för användning för navigering på Rhens inre vattenvägar och minimikraven och testförhållandena för girhastighetsindikatorer som används för navigering på Rhens inre vattenvägar får fortsatt installeras och användas om det finns ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller enligt resolution CCNR 1989-II-35."

c) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 10.02 andra meningen led b:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer
"10.02 punkt 1 andra meningen led b	Behållare av metall eller ett annat robust och icke brännbart material, och som rymmer minst 10 liter	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet"

d) Punkt 4 i artikel 11.02 och punkt 2 i 11.04 ska ersättas med följande:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer
"11.02 punkt 4 första meningen	Utrustning för ytterkanten på däck och arbetsutrymmen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020
	Höjden på karmar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2035

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer
11.04 punkt 1	Skarndäckets fria bredd	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2035, för farkoster som är bredare än 7,3 meter
Punkt 2	Sidoräcken på fartyg som är under 55 meter långa och som endast har utrymmen akterut	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020"

e) Posten för artikel 11.12 ska ersättas med följande:

"11.12 punkterna 2, 4, 5 och 9	Tillverkningsskylt, skyddsanordningar och certifikat ombord	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015"
--------------------------------	---	--

f) Posterna för punkterna 7–13 i artikel 15.03 ska ersättas med följande:

"Punkterna 7 och 8	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045
Punkt 9	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045
	Skadans vertikala utsträckning mot fartygets botten	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045 N.E.O. är tillämpligt på fartyg med vattentäta däck minst 0,5 meter och mindre än 0,6 meter från fartygets botten som tilldelats ett gemenskapscertifikat eller en annan trafiklicens före den 31 december 2005
	2-avdelningsstatus	N.E.O
Punkterna 10–13	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikat efter den 1 januari 2045"

g) Posten för punkt 1 a i artikel 15.06 ska ersättas med följande:

"15.06 punkt 1 första stycket	Passagerarutrymmen under skottdäcket bakom kollisionsskottet och för om akterpikskottet	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045
15.06 punkt 1 andra stycket	Inneslutning	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet"

h) Posten för punkt 15 i artikel 15.06 ska ersättas med följande:

"Punkt 15	Krav på inneslutningar i överbyggnader som helt eller delvis består av panoramafönster	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045
	Krav på inneslutningar	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet"

i) I punkt 7a i artikel 15.11 ska följande text införas:

"Punkt 7a	Inneslutning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet"
-----------	--------------	---

25. Tabellen i punkt 5 i artikel 24.06 ska ändras på följande sätt:

a) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 7.05:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer	Gäller för farkoster med fartygscertifikat eller trafikstillstånd innan
"7.05 punkt 1	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor som uppfyllde kraven för färg- och ljusstyrka för lanternor och tillståndskraven för signallampor för navigering på Rhen den 30 november 2009 får fortfarande användas.	1.12.2013"

b) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 7.06:

"7.06 punkt 1	Radarnavigeringsanläggningar som godkänts före den 1 januari 1990	Radarnavigeringsanläggningar som godkänts före den 1 januari 1990 får installeras och användas till dess att gemenskapscertifikatet utfärdas eller förnyas efter den 30 december 2008, men senast den 21 december 2011, om det finns ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller resolution CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Girhastighetsindikatorer som godkänts för den 1 januari 1990	Girhastighetsindikatorer som godkänts före den 1 januari 1990 och som installerats före den 1 januari 2000 får installeras och användas till dess att gemenskapscertifikatet utfärdas eller förnyas efter den 1 januari 2015, om det finns ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller resolution CCNR 1989-II-35.	1.12.2013
	Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänts före den 1 januari 1990	Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänts efter den 1 januari 1990 enligt minimikraven och testförhållandena för radarinstallationer för användning för navigering på Rhens inre vattendrag och minimikraven och testförhållandena för girhastighetsindikatorer som används för navigering på Rhens inre vattendrag får fortsatt installeras och användas om ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller enligt resolution CCNR 1989-II-35 utfärdats.	1.12.2013"



c) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 10.02 andra meningen led b:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer	Gäller för farkoster med fartygscertifikat eller trafikstillstånd innan
"10.02 punkt 1 andra meningen led b	Behållare av metall eller ett annat robust och icke brännbart material, och som rymmer minst 10 liter	N.E.O., senast vid förlängningen av gemenskapscertifikatet	1.12.2013"

d) Följande poster ska införas i punkt 4 i artikel 11.02 och i punkt 2 i artikel 11.04:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer	Gäller för farkoster med fartygscertifikat eller trafikstillstånd innan
"11.02 punkt 4 första meningen	Höjden på brädgångar, karmar och sidoräcken	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020	1.12.2013
	Höjden på karmar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2035	
11.04 punkt 2	Sidoräcken på fartyg som är under 55 meter långa och som endast har utrymmen akterut	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020	1.12.2013"

e) Följande post ska införas i artikel 11.12:

"Punkterna 2, 4, 5 och 9 i artikel 11.12	Tillverkningsskylt, skyddsanordningar och certifikat ombord	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2015	1.12.2013"
--	---	---	------------

f) Punkterna 7–13 i artikel 15.03 ska ersättas med följande:

"15.03 punkterna 7 och 8	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.12.2013
Punkt 9	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.12.2013
	Skadans vertikala utsträckning mot fartygets botten	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045 N.E.O. är tillämpligt på fartyg med vattentäta däck minst 0,5 meter och mindre än 0,6 meter från fartygets botten som tilldelats ett gemenskaps-certifikat eller en annan trafiklicens före den 31 december 2005	1.12.2013

	2-avdelningsstatus	N.E.O.	
Punkterna 10–13	Läckstabilitet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.12.2013”

g) Punkt 1 i artikel 15.06 ska ersättas med följande:

”15.06 punkt 1 första stycket	Passagerarutrymmen under skottdäcket bakom kollisionsskottet och för om akterpikskottet	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.12.2013
15.06 punkt 1 andra stycket	Inneslutning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet	1.12.2013”

h) Punkt 15 i artikel 15.06 ska ersättas med följande:

”Punkt 15	Kraven på inneslutningar i överbyggnader som helt eller delvis består av panoramafönster	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2045	1.12.2013
	Krav på inneslutningar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet	1.12.2013”

i) Följande post ska införas i punkt 7a i artikel 15.11:

”Punkt 7a	Inneslutning	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet	1.12.2013”
-----------	--------------	--	------------

26. Tabellen i punkt 2 i artikel 24a.02 ska ändras på följande sätt:

a) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 7.05:

”7.05 punkt 1	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor	Lanternor samt höljen, tillbehör och ljuskällor till lanternor som uppfyller — kraven för färg- och ljusstyrka för lanternor och tillståndskraven för signallampor för navigering på Rhen från och med den 30 november 2009, eller — medlemsstaternas respektive krav från och med den 30 november 2009 får fortfarande användas.”
---------------	--	--

b) Följande post ska införas i punkt 1 i artikel 7.06:

"7.06 punkt 1	Radarnavigeringssystem och girhastighetsindikatorer	Radarnavigeringssystem och girhastighetsindikatorer som godkänns och installeras enligt en medlemsstats föreskrifter före den 31 december 2012 får fortsatt installeras och användas till dess att ett gemenskapscertifikat utfärdas eller ersätts efter den 31 december 2018. Systemen måste föras in under nummer 52 i gemenskapscertifikatet.
		Radarnavigeringssystem och girhastighetsindikatorer som har varit godkända sedan den 1 januari 1990 enligt föreskrifterna om minimikrav och testförhållanden för radarsystem för navigering på Rhen och enligt föreskrifterna om minimikrav och testförhållanden för girhastighetsindikatorer för navigering på Rhen får fortsatt installeras och användas under förutsättning att ett giltigt installationscertifikat enligt detta direktiv eller enligt resolution CCNR 1989-II-35 finns."

c) Punkt 4 i artikel 11.02 och punkt 2 i 11.04 ska ersättas med följande:

Artikel och punkt	Innehåll	Tidsfrist och kommentarer
"11.02 punkt 4 första meningen	Utrustning för ytterkanten på däck och arbetsutrymmen	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020
	Höjd på brädgångar och karmar	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020
11.04 punkt 1	Skarndäckets fria bredd	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2035, för farkoster som är bredare än 7,3 meter
Punkt 2	Sidoräcken på fartyg som är under 55 meter långa och som endast har utrymmen akterut	N.E.O., senast vid utfärdandet eller förlängningen av gemenskapscertifikatet efter den 1 januari 2020"

27. Följande post ska läggas till i tillägg I:

Figur 10  
Använd räddningsväst



Färg: blå/vit

28. Tillägg II ska ändras på följande sätt:

a) Innehållsförteckningen ska ändras på följande sätt:

i) Nr 4, rubriken ska ersättas med följande:

"Tillämpning av övergångsbestämmelser"

ii) Nr 6, rubriken ska ersättas med följande:

"Tillämpning av föreskrifterna i kapitel 15"

iii) Följande ska läggas till:

"Nr 26: Experter/behöriga personer

Nr 27: Fritidsfartyg"

b) Den administrativa anvisningen nr 4 ska ersättas med följande:

#### **"ADMINISTRATIV ANVISNING nr 4**

##### **Tillämpning av övergångsbestämmelser**

(Kapitlen 15–22b, 24 och 24a i bilaga II)

#### **1. TILLÄMPNING AV ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER VID SAMMANSÄTTNING AV DELAR AV FARKOSTER**

##### **1.1 Principer**

När delar av olika fartyg sätts samman ska ett status quo-skydd endast tilldelas de delar som tillhör det fartyg för vilket ett gemenskapscertifikat utfärdats. Övergångsbestämmelserna kan därför endast åberopas för sådana delar. Övriga delar ska behandlas som ett nybyggt fartyg.

##### **1.2 Närmare tillämpning av övergångsbestämmelserna**

1.2.1 När delar av olika fartyg sätts samman kan övergångsbestämmelserna endast åberopas för de delar som tillhör ett fartyg för vilket ett gemenskapscertifikat utfärdats.

1.2.2 Delar som inte tillhör fartyget för vilket ett certifikat utfärdats ska behandlas som en nybyggd farkost.

1.2.3 Efter det att delar från ett annat fartyg lagts till ett fartyg ska det senare erhålla det europeiska identifieringsnumret för fartyget, som bevarar sitt gemenskapscertifikat som ombyggt farkost.

1.2.4 Om ett befintligt gemenskapscertifikat innehas eller ett nytt gemenskapscertifikat utfärdas för en farkost efter en ombyggnad ska byggåret för farkostens äldsta del föras in i gemenskapscertifikatet.

1.2.5 Om farkosten utrustas med en ny för ska motorn som driver bogpropellersystemet som sitter i fören också uppfylla de aktuella kraven.

1.2.6 Om farkosten utrustas med en ny akter ska motorn som driver bogpropellersystemet som sitter i aktern också uppfylla de aktuella kraven.

##### **1.3 Illustrerande exempel**

1.3.1 Två äldre fartyg sätts samman till ett fartyg (fartyg 1 byggdes 1968 och fartyg 2 byggdes 1972). Hela fartyg 1 förutom fören används och fören på fartyg 2 används. Det sammansatta fartyget får samma gemenskapscertifikat som fartyg 1. Fören i det sammansatta fartyget måste förses bland annat med ankarnischer.

1.3.2 Två äldre fartyg sätts samman till ett fartyg (fartyg 1 byggdes 1975 och fartyg 2 byggdes 1958, dess äldsta komponent är från 1952). Hela fartyg 1 förutom fören används och fören på fartyg 2 används. Det sammansatta fartyget får samma gemenskapscertifikat som fartyg 1. Fören i det sammansatta fartyget måste förses bland annat med ankarnischer. Årtalet för den äldsta komponenten på det ursprungliga fartyg 2 från 1952 förs in i gemenskapscertifikatet.

1.3.3 En akterdel från ett fartyg konstruerat 2001 sätts samman med ett fartyg konstruerat 1988. Motorn i fartyget från 1988 ska bevaras. I detta fall måste motorn typgodkännas. Ett typgodkännande av motorn skulle krävas även om det rörde sig om motorn från akterdelen från 2001.

## 2. TILLÄMPNING AV ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER I HÄNDELSE AV ÄNDRING AV FARKOSTTYP (AVSEDD ANVÄNDNING AV FARKOSTEN)

### 2.1 Principer

- 2.1.1 Säkerhetskriterierna ska vara avgörande när beslut fattas om tillämpning av övergångsbestämmelserna i händelse av ändring av farkosttyp (fartygstyp, avsedd användning av fartyget) enligt bilaga II till detta direktiv.
- 2.1.2 Om säkerhetskriterierna för den nya farkosttypen skiljer sig från dem för den gamla typen ska en ändring göras. Detta gäller om de särskilda bestämmelser i kapitlen 15–22b i bilaga II som är tillämpliga på den nya typen inte var tillämpliga på den gamla typen.
- 2.1.3 I händelse av ändring av farkosttyp ska alla särskilda bestämmelser och krav för denna typ uppfyllas helt, men övergångsbestämmelser får inte åberopas för dessa krav. Detta är även tillämpligt på delar som övertas från befintliga farkoster och som omfattas av dessa särskilda krav.
- 2.1.4 Ombyggnaden av en tankbåt till ett torrlastfartyg räknas inte som en ändring av farkosttyp enligt 2.1.2.
- 2.1.5 I händelse av en ombyggnad av ett fartyg med hytter till ett dagstursfartyg ska alla nya delar helt uppfylla de aktuella kraven.

### 2.2 Närmare tillämpning av övergångsbestämmelser

- 2.2.1 Punkt 2 i artikel 24.02 och punkt 2 i artikel 24a.02 är tillämpliga på de delar av farkosten som byts ut och följaktligen omfattas inte nya farkostdelar av övergångsbestämmelserna.
- 2.2.2 Övergångsbestämmelserna ska fortsätta att gälla för de delar av farkosten som inte byggs om, med undantag för delar enligt 2.1.3 andra meningen.
- 2.2.3 Om farkostens mått ändras gäller övergångsbestämmelserna inte längre de delar av farkosten som berörs av denna ändring (t.ex. avstånd för kollisionsskott, fribord och ankare).
- 2.2.4 Om farkosttypen ändras ska de särskilda bestämmelser i bilaga II som endast gäller den nya farkosttypen tillämpas. Alla delar och all utrustning som berörs av ombyggnaden måste uppfylla de aktuella kraven i del II och III i bilaga II.
- 2.2.5 Farkosten ska sedan tilldelas ett nytt eller ändrat gemenskapscertifikat och i fält 7 och 8 i certifikatet ska en anteckning göras både om originalkonstruktionen och om ombyggnaden.

### 2.3 Illustrerande exempel

- 2.3.1 Ett lastfartyg (konstruktionsår 1996) byggs om till ett passagerarfartyg. Kapitel 15 i bilaga II gäller då hela fartyget, utan att åberopa övergångsbestämmelserna. Om fören inte har ändrats, vare sig enligt ombyggnadsplanen eller enligt kapitel 15, krävs inte att fartyget har ankarnischer enligt artikel 3.03.
- 2.3.2 En bogserare (konstruktionsår 1970) byggs om till en skjutsbogserare. Den fysiska ombyggnaden innebär endast att utrustningen på däck byts ut och att en skjutsbogseringsanordning installeras. Alla övergångsbestämmelser för ett fartyg från 1970 ska fortsätta att gälla, förutom kapitlen 5 och 7 (i del) och artiklarna 10.01 och 16.01.
- 2.3.3 Ett motortankfartyg (konstruktionsår 1970) byggs om till en skjutsbogserare. Den fysiska ombyggnaden innebär att fören och lastutrymmena avskiljs, att utrustningen på däck byt ut och att en skjutsbogseringsanordning installeras. Alla övergångsbestämmelser för ett fartyg från 1970 ska fortsätta att gälla, förutom bestämmelserna i kapitlen 5 och 7 (i del) och artiklarna 10.01 och 16.01.
- 2.3.4 Ett motortankfartyg byggs om till ett motorlastfartyg. Motorlastfartyget måste uppfylla aktuella säkerhetskrav för arbetsplatser, i synnerhet de som anges i artikel 11.04 i kapitel 11 i bilaga II.

### 3. TILLÄMPNING AV ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER VID OMBYGGNAD AV PASSAGERARFARTYG

#### 3.1 Tillämpning av övergångsbestämmelser

3.1.1 Ombyggnadsåtgärder som är nödvändiga för att uppfylla kraven i kapitel 15, oavsett när de vidtas, utgör inte en ombyggnad "C" enligt punkt 2 i artikel 24.02, punkt 1 i artikel 24.03 eller punkt 5 i artikel 24.06 i bilaga II, respektive enligt artikel 24a.02 och artikel 24a.03.

3.1.2 I händelse av en ombyggnad av ett fartyg med hytter till ett dagstursfartyg ska alla nya delar helt uppfylla de aktuella kraven.

#### 3.2 Illustrerande exempel

3.2.1 Ett passagerarfartyg (konstruktionsår 1995) måste senast den 1 januari 2015 förses med ett andra fristående framdrivningssystem. Om inga övriga frivilliga ombyggnader görs av detta passagerarfartyg är det inte nödvändigt att utföra en beräkning av stabilitet enligt de nya kraven, men om ett objektivet behov finns kan en beräkning av stabiliteten utföras enligt de ursprungliga kraven för stabilitet i en medlemsstat.

3.2.2 Ett passagerarfartyg (konstruktionsår 1994, med ett certifikat senast förnyat 2012) ska förlängas med 10 meter 2016. Denna farkost måste därutöver förses med ett andra fristående framdrivningssystem. En ny beräkning av stabiliteten kommer också att bli nödvändig och den måste utföras i enlighet med kapitel 15 för 1-avdelningsstatus och 2-avdelningsstatus.

3.2.3 Ett passagerarfartyg (konstruktionsår 1988) förses med ett kraftfullare framdrivningssystem inklusive propellrar. Ombyggnaden är så omfattande att en beräkning av stabiliteten krävs. Den måste utföras i enlighet med de aktuella kraven."

c) Den administrativa anvisningen nr 6 ska ersättas med följande:

#### "ADMINISTRATIV ANVISNING nr 6

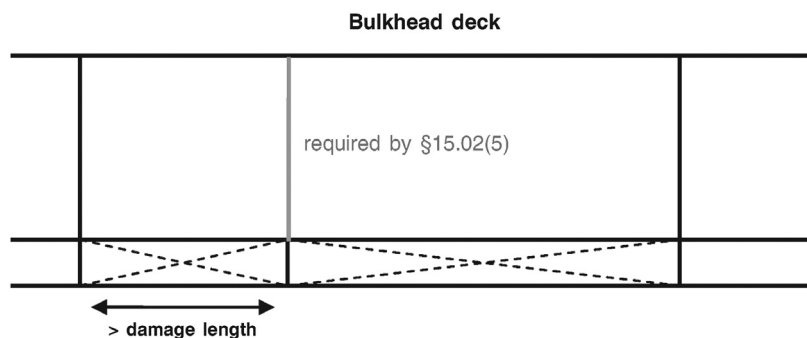
##### Tillämpning av kraven i kapitel 15 Lokal uppdelning

##### Övergångsbestämmelser för inneslutningar med hjälp av markiser eller liknande rörliga installationer

(Punkt 5 i artikel 15.02, punkterna 4 och 9 i artikel 15.03 i bilaga II)

#### 1. LOKAL UPPDELNING (PUNKT 5 I ARTIKEL 15.02)

Enligt punkt 5 i artikel 15.02 är det tänkbart att lokala vattentäta uppdelningar, som uppdelningar i sidled av dubbelbottnade tankar som är längre än den skadade längden som ska beaktas, inte inbegrips i utvärderingen. I sådana fall kanske det inte är möjligt att beakta uppdelningen i sidled om den inte förlängs upp till skottdäcket. Detta kan leda till att skottdäcket delas upp på ett olämpligt sätt.



Tolkning av krav:

Om ett vattentätt utrymme är längre än vad som krävs i punkt 9 i artikel 15.03 och det inbegriper lokala uppdelningar som bildar vattentäta underavdelningar, mellan vilka den minsta skadade längden ryms, kan dessa tas i beaktande i beräkningen av läckstabiliteten.

2. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER FÖR INNESLUTNINGAR MED HJÄLP AV MARKISER ELLER LIKNANDE RÖRLIGA INSTALLATIONER MED AVSEENDE PÅ STABILITET (PUNKT 5 I ARTIKEL 15.03)

Inneslutningar med hjälp av markiser eller liknande rörliga installationer kan orsaka problem med stabiliteten för fartyget eftersom de, om de är tillräckligt stora, påverkar momentet från vindtrycket.

Tolkning av krav:

När det gäller passagerarfartyg för vilka ett fartygscertifikat för första gången utfärdades före den 1 januari 2006, eller för vilka punkt 2 i artikel 24.06 andra meningen åberopas, måste en ny beräkning av stabiliteten enligt detta direktiv göras efter det att en inneslutning skapats med hjälp av markiser eller liknande rörliga installationer, i den mån fartygets lateralplan  $A_{wz}$  överskrider 5 procent av det totala lateralplanet  $A_w$  som ska beaktas i varje fall.”

d) I den administrativa anvisningen nr 7 ska del 1 ersättas med följande:

”DEL 1:

**Godkända specialankare**

Specialankare med minskad massa som är godkända av behöriga myndigheter i enlighet med punkt 5 i artikel 10.01 förtecknas i följande tabell.

Ankare nr	Beräkning av minskningen	Behörig myndighet
1. HA-DU	30 %	Tyskland
2. D'Hone Spezial	30 %	Tyskland
3. Pool 1 (ihållig)	35 %	Tyskland
4. Pool 2 (solid)	40 %	Tyskland
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Tyskland
6. Vicinay-Danforth	50 %	Frankrike
7. Vicinay AC 14	25 %	Frankrike
8. Vicinay typ 1	45 %	Frankrike
9. Vicinay typ 2	45 %	Frankrike
10. Vicinay typ 3	40 %	Frankrike
11. Stockes	35 %	Frankrike
12. D'Hone-Danforth	50 %	Tyskland
13. Schmitts effektiva hållankare	40 %	Nederländerna
14. SHI effektiva hållankare, typ ST (standard)	30 %	Nederländerna
15. SHI effektiva hållankare, typ FB (helt balanserat)	30 %	Nederländerna
16. Klinsmanns ankare	30 %	Nederländerna
17. HA-DU-POWER-ankare	50 %	Tyskland”

e) I punkt 4 i den administrativa anvisningen nr 11, efter förklaringen avseende punkt 2 i gemenskapscertifikatet, ska följande förklaring avseende punkt 10 i gemenskapscertifikatet införas:

”10. Med avseende på fartyg med tillstånd att navigera på Rhen, dvs.

a) de som helt uppfyller de krav som anges i bilaga II inklusive övergångsbestämmelserna i kapitel 24, och

b) de som inte omfattas av övergångsbestämmelserna i kapitel 24a eller minskningarna enligt bilaga IV, ska följande läggas till i strecksatsen '— på gemenskapens vattenvägar i zonen/zonerna'

- a) Rhen, eller
- b) Zon R."

I punkt 4 ska förklaringen avseende punkt 43 i gemenskapscertifikatet ändras enligt följande:

"43. Krav på handbrandsläckare enligt andra säkerhetsföreskrifter, t.ex. Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), ingår inte här."

f) I den administrativa anvisningen nr 17 ska avsnitt 3 ersättas med följande:

"3. BESIKTNING

3.1 Brandlarmsanläggningarna måste kontrolleras av en expert

- a) innan de tas i bruk för första gången,
- b) efter det att de har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,
- c) regelbundet minst vartannat år.

Med avseende på maskinrum och pannrum ska kontrollerna göras under olika driftförhållanden och under varierande ventilationsförhållanden. Inspektioner enligt underavsnitt c ovan får även utföras av en behörig person från ett behörigt företag som är specialiserat på brandsläckningssystem.

3.2 Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av experten eller den behöriga personen och som anger inspektionsdatum ska utfärdas."

g) I den administrativa anvisningen nr 18 ska avsnitt 4 ersättas med följande:

"4. Kraven i punkterna 2 och 3 ska även anses vara uppfyllda om, för vardera av de två delarna, stabilitetskraven i avsnitt 9.1.0.95.2 i Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN) uppfylls."

h) I den administrativa anvisningen nr 21 ska avsnitt 8 ersättas med följande:

"8. Besiktning

8.1 Luminansen för lågnivålogiken måste kontrolleras av en expert

- a) innan den tas i bruk för första gången,
- b) efter det att den har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,
- c) regelbundet minst var femte år.

Kontroller enligt underavsnitt c ovan får även utföras av en behörig person med utbildning inom säkerhetsledningssystem.

8.2 Ett inspektionscertifikat, som undertecknats av experten eller den behöriga personen och som anger inspektionsdatum ska utfärdas.

8.3 Om luminansen efter en enda mätning inte uppfyller de krav som föreskrivs i denna administrativa anvisning ska mätningar göras med en ekvidistans på minst tio punkter. Om över 30 procent av mätningarna inte uppfyller de krav som fastställs i denna administrativa anvisning måste säkerhetsledningssystemen bytas ut. Om 20 till 30 procent av mätningarna inte uppfyller de krav som fastställs i denna administrativa anvisning ska säkerhetsledningssystemen kontrolleras igen inom ett år."



i) I den administrativa anvisningen nr 24 ska avsnitt 4 ersättas med följande:

"4. Kalibrering och inspektion av gasläckdetektorer, utbyte av delar med begränsad livslängd

4.1 Gasläckdetektorer ska kalibreras och inspekteras av en expert eller en behörig person enligt tillverkarens anvisningar

- a) innan de tas i bruk för första gången,
- b) efter det att de har justerats eller reparerats, innan de åter tas i drift,
- c) regelbundet.

Ett kalibrerings- och inspektionscertifikat, som undertecknats av experten eller den behöriga personen och som anger inspektionsdatum ska utfärdas.

4.2 Delar av gasvarningssystemet med begränsad livslängd måste bytas ut innan den angivna livslängden löper ut."

j) Följande administrativa anvisningar nr 26 och 27 ska läggas till:

#### **"ADMINISTRATIV ANVISNING nr 26**

##### **Experter och behöriga personer**

(Punkterna 106 och 107 i artikel 1.01 i bilaga II)

##### **Experter**

Experter ska utföra besiktningar som kräver specialkunskaper antingen på grund av systemens komplexitet eller på grund av den krävda säkerhetsnivån. Följande personer eller institutioner är godkända för att utföra sådana besiktningar:

- Klassificeringssällskap som har all nödvändig kunskap internt eller som på grundval av sin auktorisering är ansvariga för att anlita externa personer eller institutioner och som har de nödvändiga kvalitetskontrollsystemen med avseende på urvalet av dessa personer eller institutioner.
- Medlemmar av inspektionsorgan eller anställda på relevanta myndigheter.
- Officiellt godkända personer eller institutioner med erkänd expertis inom det område som ska inspekteras, varvid fartygsinspektionsorgan även kan utfärda detta godkännande i egenskap av offentliga organ, helst baserat på ett kvalitetssäkringssystem. En person eller institution anses även vara godkänd om den senast nämnda har genomgått ett urvalsförfarande för särskild utvärdering av den expertis och erfarenhet som krävs.

##### **Behöriga personer**

Behöriga personer ska exempelvis utföra regelbundna visuella kontroller och funktionskontroller av säkerhetsutrustning. Följande får klassificeras som behöriga personer:

- Personer som genom sin utbildning och erfarenhet har tillräcklig expertis för att kunna bedöma specifika situationer och omständigheter, t.ex. befälhavare, rederiers säkerhetsansvariga och besättning med relevant erfarenhet.
- Företag som skaffat sig tillräckliga specialkunskaper genom sitt dagliga arbete, t.ex. varv eller installationsföretag.
- Tillverkare av system för särskilda ändamål, t.ex. brandsläcksystem och kontrollutrustning.

**Terminologi**

Tyska	Engelska	Franska	Nederländska
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

**Besiktningar**

I tabellen nedan sammanfattas besiktningarna, inklusive besiktningens intervall och vilken typ av inspektör som ska utföra dem. Tabellen är endast avsedd som information.

Bestämmelse	Syfte	Besiktningens intervall	Inspektör
Artikel 6.03.5	Hydrauliska cylindrar, pumpar och motorer	8 år	Behörigt företag
Artikel 6.09.3	Motordriven kontrollutrustning	3 år	Behörig person
Artikel 8.01.2	Tryckkärl	5 år	Expert
Artikel 10.03.5	Handbrandsläckare	2 år	Behörig person
Artikel 10.03a.6 d	Inbyggda brandsläckningssystem	2 år	Behörig person eller behörigt företag
Artikel 10.03b.9 b dd	Inbyggda brandsläckningssystem	2 år	Behörig person eller behörigt företag
Artikel 10.04.3	Uppblåsbara båtar	Enligt tillverkarens specifikation	
Artikel 10.05.3	Räddningsvästar	Enligt tillverkarens specifikation	
Artikel 11.12.6	Kranar	10 år	Expert
Artikel 11.12.7	Kranar	1 år	Behörig person
Artikel 14.13	Anläggningar för flytande gas	3 år	Expert
Artikel 15.09.9	Livräddningsutrustning	Enligt tillverkarens specifikation	
Artikel 15.10.9	Isoleringsmotstånd, jordning	Före gemenskapscertifikatets utgång	
Administrativ anvisning nr 17	Brandlarmssystem	2 år	Expert eller behörig person
Administrativ anvisning nr 21	Säkerhetsledningssystem	5 år	Expert eller behörig person
Administrativ anvisning nr 24	Gasvarningsutrustning	Enligt tillverkarens specifikation	Expert eller behörig person

**ADMINISTRATIV ANVISNING nr 27****Fritidsfartyg**

(Artikel 21.02.2 tillsammans med artikel 7.02, artikel 8.05.5, artikel 8.08.2 och artikel 8.10 i bilaga II)

**1. Allmänt**

Upp till 24 meter långa fritidsfartyg som släpps ut på marknaden måste uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG (\*) ändrat genom direktiv 2003/44/EG (\*\*). Enligt artikel 3 tillsammans med artikel 2 i detta direktiv ska fritidsfartyg som är 20 meter långa eller längre vara försedda med ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart som bevis på att fartyget uppfyller de tekniska kraven i bilaga II. Eftersom dubbla inspektioner eller certifikat bör undvikas för viss utrustning och vissa arrangemang och installationer

på nybyggda fritidsfartyg till följd av vissa bestämmelser i artikel 21.02 i bilaga II innefattar denna administrativa anvisning information om de krav som i artikel 21.02 som i tillräcklig utsträckning redan omfattas av direktiv 94/25/EG.

## 2. Krav enligt artikel 21.02 som redan omfattas av direktiv 94/25/EG

För fritidsfartyg som omfattas av direktiv 94/25/EG ska inspektionsorganet med avseende på utfärdandet av gemenskapscertifikat för inlandsjöfart (första inspektionen) inte kräva ytterligare inspektion eller certifiering av följande krav i artikel 21.02.2 i bilaga II under förutsättning att fartyget som ska inspekteras fördes ut på marknaden högst tre år före datumet för presentation för inspektionsorganet, att fartyget inte har ändrats, och att försäkran om överensstämmelse hänvisar till följande harmoniserade standarder eller deras motsvarighet:

- Artikel 7.02: EN ISO 11591:2000, (fri sikt)
- Artikel 8.05.5: EN ISO 10088:2001, (bränsletankar och rör)
- Artikel 8.08.2: EN ISO 15083:2003, (läns pumpning)
- Artikel 8.10: EN ISO 14509, (buller)

(\*) EGT L 164, 30.6.1994, s. 15.

(\*\*) EGT L 214, 26.8.2003, s. 18.”

## BILAGA II

Bilaga VII ska ändras på följande sätt:

— De första två meningarna i punkt 1 i del I ska ersättas med följande:

”Klassificeringssällskapet ska kunna dokumentera en omfattande erfarenhet av att bedöma konstruktion och byggande av fartyg för inlandssjöfart. Klassificeringssällskapet ska tillämpa omfattande regler och föreskrifter för utförandet, konstruktionen och den regelbundna inspektionen av fartyg i inlandssjöfart, i synnerhet för beräkning av stabiliteten enligt del 9 i föreskrifterna som är en bilaga till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN) enligt artiklarna 22a.04 och 22a.05 i bilaga II och som kommer att publiceras åtminstone på nederländska, engelska, franska eller tyska och som kontinuerligt ska uppdateras och förbättras genom forskning och utvecklingsprogram.”

— I punkt 11 i del I ska första meningen ersättas med följande:

”Klassificeringssällskapet ska ha utarbetat och genomfört, och ska bibehålla, ett effektivt internt kvalitetssystem baserat på relevanta delar av internationellt erkända kvalitetsstandarder och i enlighet med EN ISO/IEC 17020:2004, enligt kraven på certifieringssystem för kvalitetssystem från den internationella föreningen för klassificeringssällskap på certifieringssystem för kvalitetssystem (IACS Quality System Certification Scheme Requirements).”

— Punkt 4 i del I ska ersättas med följande:

”4. Före godkännandet av ett klassificeringssällskap som inte har varit erkänt av alla medlemsstater i Centralkommissionen för Rhensjöfarten, inom nätverket för bestämmelser om inspektion av fartyg på Rhen, ska kommissionen rådfråga centralkommissionen.”

— Del III ska ersättas med följande:

”Del III

**Förteckning över godkända klassificeringssällskap**

På grundval av kriterierna i delarna I och II har för närvarande följande klassificeringssällskap godkänts enligt artikel 10.1 i detta direktiv:

- (1) Bureau Veritas (BV)
- (2) Germanischer Lloyd (GL)
- (3) Lloyd's Register of Shipping (LR)
- (4) Polski Rejestr Statków SA.
- (5) RINA s.p.a
- (6) Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Klassificeringssällskap som erkänts och godkänts av en medlemsstat enligt rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet (\*) i förbindelse därmed ska tills de har godkänts enligt del I och del II för närvarande godkännas enligt artikel 10 i det här direktivet endast för fartyg som uteslutande trafikerar vattenvägar i denna medlemsstat.

(\*) EGT L 319, 12.12.1994, s. 20”

## BILAGA III

Bilaga IX ska ersättas med följande:

## "BILAGA IX

**RADARANLÄGGNINGAR OCH GIRHASTIGHETSINDIKATORER SOM ANVÄNDS OMBORD PÅ FARTYG I INLANDSSJÖFART**

## INNEHÅLL

Definitioner:

- DEL I: Föreskrifter om minimikrav och provningsvillkor för radaranläggningar som används ombord på fartyg i inlandssjöfart
- DEL II: Föreskrifter om minimikrav och provningsvillkor för girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart
- DEL III: Föreskrifter för installation och funktionsprovning av radaranläggningar och girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart
- DEL IV: Installation och funktionscertifiering av radaranläggningar och girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart
- DEL V: Register över behöriga myndigheter, tekniska tjänster, godkända radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer och godkända specialistföretag
- DEL VI: Likvärdig utrustning

Definitioner:

1. typprovning: det provningsförfarande som anges i artikel 4 i del I eller artikel 1.03 i del II och som den tekniska tjänsten använder för att kontrollera överensstämmelsen med kraven enligt denna bilaga. Typprovningen utgör en integrerad del av typgodkännandet.
2. typgodkännande: det administrativa förfarande genom vilket medlemsstaterna bekräftar att utrustningen uppfyller kraven i denna bilaga.

För radarnavigeringsanläggningar inbegriper detta förfarande bestämmelserna enligt artiklarna 5–7 och artikel 9. För girhastighetsindikatorer inbegriper förfarandet bestämmelserna enligt artikel 1.04–1.06 och artikel 1.08 i del II.

3. provningscertifikat: det dokument i vilket typprovningensresultaten förs in.
4. sökande eller tillverkare: den juridiska eller fysiska person i vars namn, varumärke eller annan form av identifiering utrustningen som ska provas tillverkas eller marknadsförs och som ansvarar för alla ärenden avseende typprovningen och typgodkännandet med avseende på den tekniska tjänsten och godkännandemyndigheten.
5. teknisk tjänst: den institution, myndighet eller organisation som utför typprovningen.
6. tillverkarens förklaring: den förklaring genom vilken tillverkaren försäkrar att utrustningen uppfyller de rådande minimikraven och att den i alla avseenden är identisk med den utrustning som genomgått provning.
7. försäkran om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/5/EG av den 9 mars 1999 om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse (\*): den försäkran enligt punkt 1 i bilaga 2 till direktiv 1999/5/EG genom vilken tillverkaren garanterar att de berörda produkterna uppfyller de tillämpliga kraven i direktivet.
8. behörig myndighet: den officiella myndighet som utfärdar typgodkännandet.

(\*) EGT L 91, 7.4.1999, s. 10.

## DEL I

**Föreskrifter om minimikrav och provningsvillkor för radaranläggningar som används ombord på fartyg i inlandssjöfart***Innehållsförteckning*

- Artikel 1 – Tillämpningsområde
- Artikel 2 – Radarnavigeringsanläggningens uppgift
- Artikel 3 – Minimikrav
- Artikel 4 – Typprovning
- Artikel 5 – Ansökan om typprovning
- Artikel 6 – Typgodkännande
- Artikel 7 – Märkning av utrustning och typgodkännandennummer
- Artikel 8 – Tillverkarens förklaring
- Artikel 9 – Ändring av typgodkända anläggningar

*Artikel 1***Tillämpningsområde**

I dessa föreskrifter fastställs minimikraven för radaranläggningar som används för navigering ombord på fartyg i inlandssjöfart samt villkoren för granskning av uppfyllandet av dessa minimikrav.

*Artikel 2***Radarnavigeringsanläggningens uppgift**

Radarnavigeringsanläggningen ska underlätta fartygets navigering genom att ge en för styrningen av fartyget användbar bild av fartygets position i förhållande till utprickningen, strandkonturerna och de för sjöfarten viktiga byggnadsverken, samt göra det möjligt att säkert och i god tid identifiera andra fartyg och hinder över vattenytan.

*Artikel 3***Minimikrav**

1. Med undantag för kraven på elektromagnetisk kompatibilitet (artikel 3.1 b i direktiv 1999/5/EG) och kraven på effektiv användning av spektrumet för att undvika skadliga störningar enligt artikel 3.2 i direktiv 1999/5/EG ska radarnavigeringsanläggningar som används på fartyg i inlandssjöfart uppfylla kraven i Europastandard EN 302194-1:2006.
2. Punkt 1 är tillämplig på ECDIS-installation för inre vattenvägar som kan användas för navigering. Sådana anläggningar ska även uppfylla kraven i ECDIS-standarden för inre vattenvägar i den version som är giltig det datum då typgodkännandet utfärdas.

*Artikel 4***Typprovning**

1. Överensstämmelse med minimikraven enligt artikel 3.1 ska fastställas med hjälp av en typprovning.
2. Om anläggningen godkänns vid typprovningen ska provningsinrättningen utfärda ett provningscertifikat. Om minimikraven inte är uppfyllda ska sökanden skriftligt meddelas om skälen för avslaget.

*Artikel 5***Ansökan om typprovning**

1. Ansökningar om typprovning av radarnavigeringsanläggningar ska inlämnas till en teknisk tjänst.

Den tekniska tjänsten ska anmälas till Europeiska kommissionen.

2. Till ansökan ska följande handlingar bifogas:
  - a) Närmare tekniska beskrivningar.
  - b) En komplett uppsättning kopplings- och servicedokumentation.
  - c) Utförliga bruksanvisningar.
  - d) Kort bruksanvisning.
  - e) I tillämpliga fall, bevis på tidigare genomgången provning.
3. Om den sökande inte har för avsikt att upprätta en försäkran om överensstämmelse enligt direktiv 1999/5/EG samtidigt som typgodkännandet ska en försäkran om överensstämmelse inlämnas tillsammans med ansökan om typprovning.

#### Artikel 6

### Typgodkännande

1. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett typgodkännande enligt provningscertifikatet. Den behöriga myndigheten ska informera Europeiska kommissionen om utrustningen för vilken den utfärdat ett typgodkännande. Det relevanta meddelandet ska innefatta det tilldelade typgodkännandenumret samt typbeteckningen, tillverkarens namn, namnet på innehavaren av typgodkännandet och datumet för typgodkännandet.
2. Varje behörig myndighet eller teknisk tjänst som utsetts av den behöriga myndigheten ska ha rätt att närsomhelst välja ut utrustning ur produktionsserier för provning.

Om brister framkommer vid denna provning kan typgodkännandet upphävas.

Den myndighet som utfärdat typgodkännandet ansvarar för upphävandet.

#### Artikel 7

### Märkning av utrustning och typgodkännandenummer

1. Varje del av anläggningen ska varaktigt märkas med
  - a) tillverkarens namn,
  - b) anläggningens varubenämning,
  - c) anläggningstyp,
  - d) serienummer.
2. Det typgodkännandenummer som den behöriga myndigheten utfärdat ska varaktigt återges på radarskärmen så att det är tydligt läsbart även efter installationen.

Typgodkännandenumrets sammansättning: e-NN-NNN

e = Europeiska unionen

NN = Numret för typgodkännandelandet där

01	=	Tyskland	08	=	Tjeckien
02	=	Frankrike	09	=	Spanien
03	=	Italien	11	=	Förenade kungariket
04	=	Nederländerna	12	=	Österrike
05	=	Sverige	13	=	Luxemburg
06	=	Belgien	14	=	Schweiz
07	=	Ungern	17	=	Finland

18	=	Danmark	27	=	Slovakien
19	=	Rumänien	29	=	Estland
20	=	Polen	32	=	Lettland
21	=	Portugal	34	=	Bulgarien
23	=	Grekland	36	=	Litauen
24	=	Irland	49	=	Cypern
26	=	Slovenien	50	=	Malta

NNN = Tresiffrigt nummer, som bestäms av den behöriga myndigheten.

3. Typgodkännandenumret får endast användas i samband med det tillhörande typgodkännandet.

Sökanden ska ansvara för framställning och montering av typgodkännandenumret.

#### Artikel 8

##### **Tillverkarens förklaring**

Varje anläggningsenhet ska åtföljas av en förklaring från tillverkaren.

#### Artikel 9

##### **Ändring av typgodkända anläggningar**

1. Ändringar av redan godkända anläggningar innebär att typgodkännandet upphör att gälla. Om ändringar planeras, ska dessa meddelas skriftligt till den behöriga tekniska tjänsten.

2. Varje behörig myndighet ska efter samråd med den tekniska tjänsten besluta om typgodkännandet fortfarande är tillämpligt eller om en ny inspektion eller en ny typprovning är nödvändig.

Om en ny typprovning görs ska ett nytt typgodkännandenummer utfärdas.

#### DEL II

##### **Föreskrifter om minimikrav och provningsvillkor för girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart**

#### *Innehållsförteckning*

##### KAPITEL 1

###### **Allmänt**

Artikel 1.01 – Tillämpningsområde

Artikel 1.02 – Girhastighetsindikatorns uppgift

Artikel 1.03 – Typprovning

Artikel 1.04 – Ansökan om typprovning

Artikel 1.05 – Typgodkännande

Artikel 1.06 – Märkning av utrustning och typgodkännandenummer

Artikel 1.07 – Tillverkarens förklaring

Artikel 1.08 – Ändring av typgodkända anläggningar

##### KAPITEL 2

###### **Allmänna minimikrav för girhastighetsindikatorer**

Artikel 2.01 – Konstruktion, utförande

Artikel 2.02 – Parasitisk strålning och elektromagnetisk kompatibilitet

Artikel 2.03 – Handhavande



Artikel 2.04 – Bruksanvisningar

Artikel 2.05 – Installation av sensor

### KAPITEL 3

#### **Allmänna minimikrav för drift av girhastighetsindikatorer**

Artikel 3.01 – Åtkomst till girhastighetsindikatorn

Artikel 3.02 – Indikator för girhastigheten

Artikel 3.03 – Mätområden

Artikel 3.04 – Den angivna girhastighetens exakthet

Artikel 3.05 – Känslighet

Artikel 3.06 – Funktionsövervakning

Artikel 3.07 – Okänslighet för andra normala fartysrörelser

Artikel 3.08 – Okänslighet för magnetfält

Artikel 3.09 – Slavinstrument

### KAPITEL 4

#### **Tekniska minimikrav för girhastighetsindikatorer**

Artikel 4.01 – Handhavande

Artikel 4.02 – Dämpningsfunktioner

Artikel 4.03 – Anslutning av tillbehör

### KAPITEL 5

#### **Provningsvillkor och provningsförfarande för girhastighetsindikatorer**

Artikel 5.01 – Säkerhet, belastningskapacitet och elektromagnetisk kompatibilitet

Artikel 5.02 – Parasitisk strålning

Artikel 5.03 – Provningsförfarande

Tillägg: Toleranser för girhastighetsindikatorer

### KAPITEL 1

#### **Allmänt**

Artikel 1.01

#### **Tillämpningsområde**

I dessa föreskrifter fastställs minimikraven för girhastighetsindikatorer som används för navigering ombord på fartyg i inlandssjöfart samt villkoren för granskning av uppfyllandet av dessa minimikrav.

Artikel 1.02

#### **Girhastighetsindikatorns uppgift**

Girhastighetsindikatorns uppgift är att mäta och visa fartygets girhastighet åt babord eller styrbord för att understödja radarstyrningen.

Artikel 1.03

#### **Typprovning**

1. Överensstämmelse med minimikraven för girhastighetsindikatorer enligt kapitlen 2–4 ska fastställas genom typprovning.

2. Om anläggningen godkänns vid typprovningen ska den tekniska tjänsten utfärda ett provningscertifikat. Om minimikraven inte är uppfyllda ska sökanden skriftligt meddelas om skälen för avslaget.

*Artikel 1.04***Ansökan om typprovning**

1. Ansökningar om typprovning av girhastighetsindikatorer ska inlämnas till en teknisk tjänst.

Den tekniska tjänsten ska anmälas till Europeiska kommissionen.

2. Till ansökan ska följande handlingar bifogas:

- a) Närmare tekniska beskrivningar.
- b) En komplett uppsättning kopplings- och servicedokumentation.
- c) Bruksanvisningar.

3. Den sökande ska genom provning själv fastställa eller låta fastställa att anläggningen uppfyller de minimikrav som anges i dessa föreskrifter.

Resultatrapporten av denna provning och mätningsprotokollen ska bifogas ansökan.

Denna dokumentation och de uppgifter som framkommit vid provningen ska förvaras hos den behöriga myndigheten.

*Artikel 1.05***Typpgodkännande**

1. Den behöriga myndigheten ska utfärda ett typpgodkännande enligt provningscertifikatet.

Den behöriga myndigheten ska meddela Europeiska kommissionen om den utrustning som de har godkänt. Det relevanta meddelandet ska innefatta det tilldelade typpgodkännandenumret samt typbeteckningen, tillverkarens namn, namnet på innehavaren av typpgodkännandet och datumet för typpgodkännandet.

2. Varje behörig myndighet eller teknisk tjänst som utsetts av den behöriga myndigheten ska ha rätt att närsomhelst välja ut utrustning ur produktionsserier för provning.

Om brister framkommer vid denna provning kan typpgodkännandet upphävas.

Den myndighet som utfärdat typpgodkännandet ansvarar för upphävandet.

*Artikel 1.06***Märkning av utrustning och typpgodkännandenummer**

1. Varje del av anläggningen ska varaktigt märkas med

- a) tillverkarens namn,
- b) anläggningens varubenämning,
- c) anläggningstyp,
- d) serienummer.

2. Det typpgodkännandenummer som den behöriga myndigheten utfärdat ska varaktigt återges på kontrollpanelen så att det är tydligt läsbart även efter installationen.

Typpgodkännandenumrets sammansättning: e-NN-NNN

e = Europeiska unionen

NN = Koden för typgodkännandelandet.

01	=	Tyskland	18	=	Danmark
02	=	Frankrike	19	=	Rumänien
03	=	Italien	20	=	Polen
04	=	Nederländerna	21	=	Portugal
05	=	Sverige	23	=	Grekland
06	=	Belgien	24	=	Irland
07	=	Ungern	26	=	Slovenien
08	=	Tjeckien	27	=	Slovakien
09	=	Spanien	29	=	Estland
11	=	Förenade kungariket	32	=	Lettland
12	=	Österrike	34	=	Bulgarien
13	=	Luxemburg	36	=	Litauen
14	=	Schweiz	49	=	Cypern
17	=	Finland	50	=	Malta

NNN = Tresiffrigt nummer, som bestäms av den behöriga myndigheten.

3. Typgodkännandenumret får endast användas i samband med det tillhörande typgodkännandet.

Sökanden ska ansvara för framställning och montering av typgodkännandenumret.

#### Artikel 1.07

##### **Tillverkarens förklaring**

Varje del av anläggningen ska åtföljas av en förklaring från tillverkaren.

#### Artikel 1.08

##### **Ändring av typgodkända anläggningar**

1. Ändringar av redan godkända anläggningar innebär att typgodkännandet upphör att gälla.

Om ändringar planeras, ska dessa meddelas skriftligt till den behöriga tekniska tjänsten.

2. Varje behörig myndighet ska efter samråd med den tekniska tjänsten besluta om typgodkännandet fortfarande är tillämpligt eller om en ny inspektion eller en ny typprovning är nödvändig.

Om en ny typprovning görs ska ett nytt typgodkännandenummer utfärdas.

#### KAPITEL 2

##### **Allmänna minimikrav för girhastighetsindikatorer**

#### Artikel 2.01

##### **Konstruktion, utförande**

1. Girhastighetsindikatorer ska vara lämpliga för drift ombord på fartyg som används i inlandssjöfart.

2. Utrustningens konstruktion och utförande ska följa aktuell god teknisk praxis både i mekaniskt och elektriskt hänseende.

3. I avsaknad av särskilda bestämmelser i bilaga II eller i denna bilaga ska de krav och provningsmetoder som anges i Europastandard EN 60945:2002 tillämpas på strömförsörjning, säkerhet, påverkan mellan olika instrument ombord, kompassens skyddsavstånd, klimatisk belastningsförmåga, mekanisk belastningsförmåga, miljöbelastning, bullerutsläpp och märkning av utrustning.

Dessutom ska utrustningen uppfylla alla krav i denna bilaga vid en omgivningstemperatur på 0 °C–40 °C.

#### Artikel 2.02

### Parasitisk strålning och elektromagnetisk kompatibilitet

1. Allmänna villkor:

Girhastighetsindikatorer ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/108/EG av den 15 december 2004 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet och om upphävande av direktiv 89/336/EEG (\*).

2. Parasitisk strålning:

I frekvensområdena 156–165 MHz, 450–470 MHz och 1,53–1,544 GHz får fältstyrkan inte överskrida värdet 15 µV/m. Dessa fältstyrkor gäller vid ett mätavstånd på 3 meter från den undersökta utrustningen.

#### Artikel 2.03

### Handhavande

1. Utrustningen ska inte ha fler reglage än vad som krävs för ett korrekt handhavande.

Reglagens utförande, märkning och manövrering ska möjliggöra en enkel, entydig och snabb användning. De ska vara anordnade så att missgrepp undviks så långt det är möjligt.

Reglage som inte behövs vid normal drift ska inte vara direkt åtkomliga.

2. Alla reglage och indikatorer ska vara försedda med symboler eller text på engelska. Symbolerna ska uppfylla kraven i Europastandard EN 60417:1998.

Siffror och bokstäver ska vara minst 4 mm höga. Om det kan påvisas att en typstorlek på 4 mm inte kan användas av tekniska skäl, och om mindre tecken är godtagbara ur driftssynpunkt, kan storleken minskas till 3 mm.

3. Utrustningen ska vara konstruerad på ett sådant sätt att missgrepp vid handhavandet inte leder till att den slutar fungera.

4. Funktioner utöver minimikraven och anslutningsmöjligheter för externa instrument ska vara så beskaffade att utrustningen under alla omständigheter uppfyller minimikraven.

#### Artikel 2.04

### Bruksanvisningar

Med varje enhet ska följa en utförlig bruksanvisning. Den ska finnas att tillgå på tyska, engelska, franska och nederländska och innehålla åtminstone uppgifter om

- a) igångsättning och handhavande,
- b) underhåll och service
- c) allmänna säkerhetsföreskrifter.

#### Artikel 2.05

### Installation av sensor

Installationsriktningen i förhållande till längskeppslinjen ska anges på girhastighetsindikatorns givare. Anvisningar om installation för att uppnå minsta möjliga känslighet för andra typiska fartygsrörelser ska tillhandahållas.

(\*) EUT L 390, 31.12.2004, s. 24.

## KAPITEL 3

**Operativa minimikrav för girhastighetsindikatorer**

## Artikel 3.01

**Åtkomst till girhastighetsindikatorn**

1. Girhastighetsindikatorn ska vara driftsklar och fungera inom de noggrannhetstoleranser som krävs inom fyra minuter efter det att den slagits på.
2. En varningssignal ska ange att indikatorn är påslagen. Det ska vara möjligt att samtidigt observera och sköta girhastighetsindikatorn.
3. Trådlösa fjärrkontroller är inte tillåtna.

## Artikel 3.02

**Indikator för girhastigheten**

1. Girhastigheten ska visas på en linjärt graderad skala med nollpunkten i mitten. Giren ska kunna avläsas med avseende på riktning och hastighet med den noggrannhet som krävs. Andra indikatorer än visare och stapeldiagram är inte tillåtna.
2. Indikatorskalan ska vara minst 20 cm lång och kan vara antingen cirkelformad eller rak.  
Raka skalor ska vara horisontala.
3. Enbart digitala indikatorer är inte tillåtna.

## Artikel 3.03

**Mätområden**

Girhastighetsindikatorer kan ha ett eller flera mätområden. Följande mätområden rekommenderas:

- 30 °/min
- 60 °/min
- 90 °/min
- 180 °/min
- 300 °/min.

## Artikel 3.04

**Den angivna girhastighetens exakthet**

Den angivna girhastigheten får inte avvika mer än 2 % från det mätbara maximivärdet eller 10 % från det verkliga värdet, beroende på vilket av dessa värden som är högst (se tillägget).

## Artikel 3.05

**Känslighet**

Driftströskeln får inte överstiga en vinkelhastighetsändring på 1 % av det angivna värdet.

## Artikel 3.06

**Funktionsövervakning**

1. Om girhastighetsindikatorn inte fungerar inom det föreskrivna noggrannhetsområdet, ska detta visas.
2. Om ett gyroskop används ska varje kritisk ändring av rotationshastigheten signaleras. En kritisk ändring är en ändring av gyroskopets rotationshastighet som minskar noggrannheten med 10 %.

*Artikel 3.07***Okänslighet för andra normala fartygsrörelser**

1. Rullningsrörelser med lutningsvinklar på upp till 10 grader vid girhastigheter på upp till 4 grader per sekund får inte leda till några mätfel utöver toleransgränserna.
2. Stötar, exempelvis sådana som kan förekomma vid angöring, får inte leda till några bestående mätfel som går utöver toleransgränserna.

*Artikel 3.08***Okänslighet för magnetfält**

Girhastighetsindikatorn ska vara okänslig för magnetfält som normalt kan förekomma ombord på fartyg.

*Artikel 3.09***Slavinstrument**

Slavinstrument ska uppfylla alla krav som ställs på girhastighetsindikatorn.

*KAPITEL 4****Tekniska minimikrav för girhastighetsindikatorer****Artikel 4.01***Handhavande**

1. Alla reglage ska vara monterade så att ingen tillhörande indikator skymms då de manövreras och så att radarnavigeringen kan fortgå utan inskränkningar.
2. Alla reglage och indikatorer ska ha en reflexionsfri och för alla ljusförhållanden lämplig belysning, som med ett oberoende reglage kan ställas in ner till noll.
3. Reglagen ska vara konstruerade så att rörelser uppåt eller åt höger har en positiv effekt på inställningen och rörelser till vänster eller neråt en negativ effekt.
4. Om tryckknappar används, ska dessa vara utformade så att man även kan hitta och manövrera dem på känn. Dessutom ska de ha en tydligt kännbar tryckpunkt. Om tryckknapparna har flera funktioner måste det vara tydligt vilken hierarkisk nivå som är aktiv.

*Artikel 4.02***Dämpningsfunktioner**

1. Givarsystemet ska vara kritiskt dämpat. Dämpningskonstanten (63 procent av gränsvärdet) får inte vara större än 0,4 sekunder.
2. Indikatorn ska vara kritiskt dämpad.

Reglage för att öka dämpningen ska vara tillåtna.

Dämpningskonstanten får under inga omständigheter överstiga fem sekunder.

*Artikel 4.03***Anslutning av tillbehör**

1. Om slavinstrument eller liknande utrustning kan anslutas till girhastighetsindikatorn ska girhastighetsangivelsen förbli användbar som en analog elektrisk signal. Därutöver får girhastighetsindikatorn vara utrustad med ett digitalt gränssnitt i enlighet med punkt 2.

Girhastighetssignalen ska vara galvaniskt isolerad från stativet och ha en proportionell analog spänning på 20 mV/minut  $\pm$  5 procent och en inre resistans på högst 100  $\Omega$ .

Polariteten ska vara positiv för styrbordsgir och negativ för babordsgir.

Driftströskeln får inte vara högre än 0,3 grader/minut.

I temperaturområdet 0 °C–40 °C får nollpunktsfelet inte vara större än 1°/minut.

Vid påslagen girhastighetsindikator och med orörlig givare får störspänningen i utgångssignalen, mätt bakom ett lågpasfilter med 10 Hz bandbredd, inte överstiga 10 mV.

Girhastighetssignalen ska tas emot utan ytterligare dämpning utöver de gränser som anges i artikel 4.02.1.

2. Ett digitalt gränssnitt ska vara utformat enligt Europastandarderna EN 61162-1:2008, EN 61162-2:1998 och EN 61162-3:2008.

3. Det ska finnas en brytare för att koppla in ett externt larm. Denna brytare ska vara galvaniskt isolerad från girhastighetsindikatorn.

Det externa larmet ska aktiveras genom slutande av brytaren när

- a) girhastighetsindikatorn är urkopplad,
- b) girhastighetsindikatorn inte är driftsklar, eller
- c) funktionsövervakningen har slagits på till följd av ett otillåtet stort fel (artikel 3.06).

## KAPITEL 5

### **Provningsvillkor och provningsförfarande för girhastighetsindikatorer**

#### Artikel 5.01

#### **Säkerhet, belastningskapacitet och elektromagnetisk kompatibilitet**

Strömförsörjning, säkerhet, påverkan mellan olika instrument ombord, kompassens skyddsavstånd, klimatisk belastningsförmåga, mekanisk belastningsförmåga, miljöbelastning, bullerutsläpp och elektromagnetisk kompatibilitet ska provas enligt Europastandard EN 60945:2002.

#### Artikel 5.02

#### **Parasitisk strålning**

Parasitisk strålning ska mätas i enlighet med Europastandard EN 60945:2002 i frekvensområdet 30–2000 MHz.

Kraven i artikel 2.02.2 ska vara uppfyllda.

#### Artikel 5.03

#### **Provningsförfarande**

1. Girhastighetsindikatorer ska undersökas under nominella förhållanden och gränsförhållanden. Påverkan från driftspänningen och omgivningstemperaturen ska provas upp till det föreskrivna gränsvärdet.

Dessutom ska radiosändare användas för att åstadkomma maximala magnetfält i girhastighetsindikatorns omgivning.

2. Under de förhållanden som anges i punkt 1 ska felindikeringen ligga inom de toleransvärden som anges i bilagan.

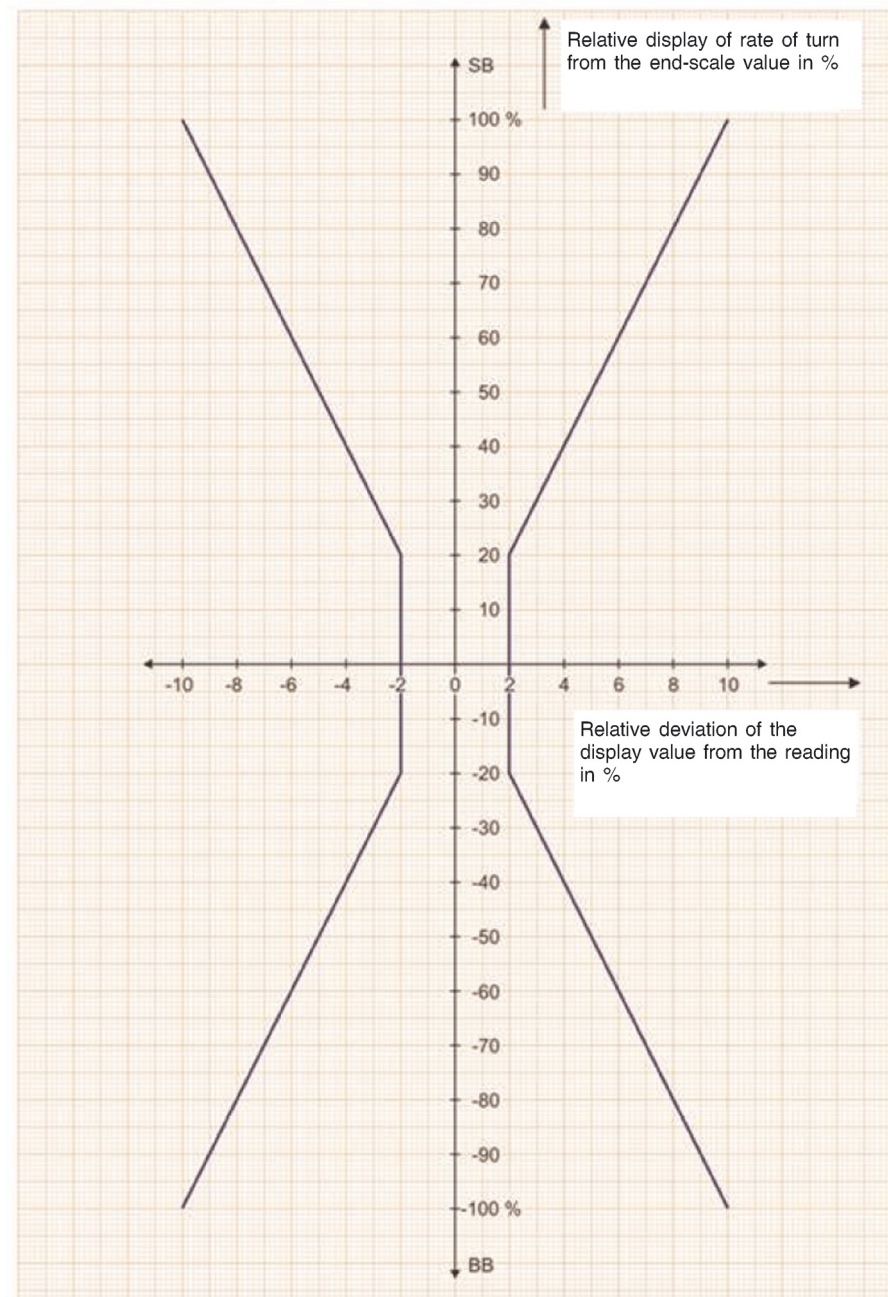
3. Alla minimikrav i kapitlen 2–4 ska vara uppfyllda.

---

Tillägg

Figur 1

## Toleranser för girhastighetsindikatorer





## DEL III

**Föreskrifter för installation och funktionsprovning av radaranläggningar och girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart***Innehållsförteckning*

Artikel 1 – Allmänt

Artikel 2 – Godkända specialistföretag

Artikel 3 – Krav på strömförsörjningen ombord

Artikel 4 – Installation av radarantenn

Artikel 5 – Installation av radarskärm och kontrollpanel

Artikel 6 – Installation av girhastighetsindikator

Artikel 7 – Installation av positionssensor

Artikel 8 – Installation och funktionsprovning

Artikel 9 – Intyg om installation och funktion

*Artikel 1***Allmänt**

1. Installation och funktionsprovning av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer måste ske i enlighet med följande bestämmelser.
2. Endast utrustning som godkänts genom
  - a) ett typgodkännande enligt
    - aa) artikel 6 i del I, eller
    - bb) artikel 1.05 i del II, eller
  - b) ett typgodkännande som anses vara likvärdigt enligt del VI, och
  - c) som är försett med motsvarande typgodkännandenummer ska godkännas för installation.

*Artikel 2***Godkända specialistföretag**

1. Installation eller ersättande samt reparation eller underhåll av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer får endast utföras av specialistföretag som godkänts av den behöriga myndigheten.

Den behöriga myndighet som ansvarar för godkännandet ska anmälas till Europeiska kommissionen.
2. Den behöriga myndigheten får återkalla ett godkännande.
3. Den behöriga myndigheten ska genast meddela Europeiska kommissionen om de specialistföretag som de godkänt.

*Artikel 3***Krav på strömförsörjningen ombord**

Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer ska ha varsin egen säkring för strömtilförseln och denna ska vara så driftsäker som möjligt.

*Artikel 4***Installation av radarantenn**

1. Radarantennen ska installeras så nära fartygets längskeppslinje som möjligt. Det ska inte finnas något hinder i antennens strålningsområde som kan medföra falska ekon eller oönskade skuggor och i förekommande fall ska antennen monteras på förskeppet. Radarantennen ska ställas upp och fästas i driftsläge så stabilt att radarnavigeringsanläggningen kan fungera med den precision som krävs.
2. Efter det att installationsvinkelfelet korrigerats och anläggningen kopplats på får skillnaden mellan styrestrecket och längskeppslinjen inte vara större än 1 grad.

*Artikel 5***Installation av radarskärm och kontrollpanel**

1. Radarskärmen och kontrollpanelen ska installeras i styrhytten så att radarbilden kan utvärderas och radarnavigeringsanläggningen hanteras problemfritt. Den azimutala inställningen av radarbilden ska överensstämma med omgivningens naturliga läge. Fästen och ställbara konsoler ska vara utformade så att de kan fixeras i alla positioner utan vibrationer.
2. Under radarnavigering får det artificiella ljuset inte kasta några reflexer i riktning mot radarobservatören.
3. Om kontrollpanelen inte är inbyggd i radarskärmen, ska den finnas i ett skåp som ligger högst en meter från bildskärmen. Trådlösa fjärrkontroller är inte tillåtna.
4. Om slavinstrument installerats, ska samma föreskrifter gälla för dem som för system för radarnavigering.

*Artikel 6***Installation av girhastighetsindikator**

1. Girhastighetsindikatorn ska vara placerad framför rorsmannen inom dennes synfält.
2. Givarsystemet ska om möjligt installeras midskepps, horisontalt och parallellt med fartygets längskeppslinje. Installationsplatsen ska vara så fri från vibrationer som möjligt och utsatt för endast små temperaturförändringar. Bildenheten ska om möjligt installeras direkt ovanför radarskärmen.
3. Om slavinstrument installerats ska samma föreskrifter gälla för dem som för girhastighetsindikatorer.

*Artikel 7***Installation av positionssensor**

I fråga om ett elektroniskt sjökorts- och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS) som används för navigering måste positionssensorn (t.ex. DGPS-antenn) installeras så att det säkerställs att den fungerar med största möjliga precision och inte påverkas negativt av överbyggnader och sändarutrustning ombord.

*Artikel 8***Installation och funktionsprovning**

Innan anläggningen startas för första gången efter installation, reparation eller förlängning av gemenskapscertifikatet (undantag enligt artikel 2.09.2 i bilaga II) samt efter all slags ombyggnad av fartyget, som skulle kunna påverka driftsförhållandena för dessa anläggningar, ska en installations- och funktionsprovning genomföras av den behöriga myndigheten eller den tekniska tjänsten som utsetts av den behöriga myndigheten eller av ett företag godkänt enligt artikel 2. För detta ändamål ska följande villkor uppfyllas:

- a) Strömförsörjningen ska ha en egen säkring.
- b) Driftspänningen ska uppfylla toleransgränserna.
- c) Kablarna och kabeldragningen ska motsvara föreskrifterna i bilaga II och tillämplig ADN.
- d) Antennvarvtalet ska uppgå till minst 24 varv per minut.
- e) Inom antennens strålningsområde ombord ska det inte finnas något hinder som negativt påverkar navigeringen.
- f) Säkerhetsbrytaren för antennen, om en sådan finns, ska vara driftsklar.
- g) Radarindikatorer, girhastighetsindikatorer och kontrollpaneler ska vara ergonomiska och användarvänliga.
- h) Radarnavigeringsanläggningens styrstreck får avvika högst 1 grad från längskeppslinjen.

- i) Avstånds- och azimutmätningen ska uppfylla precisionskraven (mäts med hjälp av kända mål).
- j) Lineariteten i närområdet (pushing och pulling) ska vara justerad.
- k) Det minsta avstånd som kan presenteras ska uppgå till högst 15 m.
- l) Bildens centrumpunkt ska vara synlig och ha en diameter på högst 1 mm.
- m) Falsa ekon på grund av reflexer och oönskade skuggningar på styrstrecket ska inte finnas eller inte negativt påverka navigeringsförmågan.
- n) Funktionen för dämpning av ekon av sjögång och regn (STC- och FTC-Preset) samt dess inställning ska vara korrekt justerade.
- o) Förstärkningsfunktionen ska vara korrekt justerad.
- p) Bildskärpan och -upplösningen ska vara korrekt justerade.
- q) Fartygets girriktning ska överensstämma med indikationen på girhastighetsindikatorn och nollställningen vid kurs rakt fram ska vara korrekt.
- r) Radarnavigeringsanläggningen ska inte vara känslig för utsändningar från fartygets radioanläggning eller störningar från andra källor ombord.
- s) Radarnavigeringsanläggningen och girhastighetsindikatorn ska inte störa andra instrument ombord.

Om det finns ett elektroniskt sjökorts- och informationssystem ska dessutom

- t) det statistiska positionsfelet på sjökortet inte överskrida 2 meter.
- u) det statistiska fäsvinkelfelet på sjökortet inte överskrida 1 grad.

#### Artikel 9

##### Intyg om installation och funktion

Efter godkänd provning enligt artikel 8 ska den behöriga myndigheten, den tekniska tjänsten eller det godkända företaget utfärda ett intyg enligt den bifogade förlagan i del IV. Detta intyg ska permanent finnas ombord.

Om provningsvillkoren inte uppfylls, ska en förteckning över bristerna upprättas. Alla befintliga intyg ska återkallas eller skickas till den behöriga myndigheten av den tekniska tjänsten eller det godkända företaget.

DEL IV

(MALL)

##### Installation och funktionsprovning av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart

Fartygsnamn/typ: .....

Europeiskt identifieringsnummer för fartyg: .....

Fartygets ägare: .....

Namn: .....

Adress: .....

**Radarnavigeringsanläggning**

Nummer: .....

Objekt nr	Typ	Tillverkare	Typgodkännandennummer	Löpnummer

**Girhastighetsindikatorer**

Nummer: .....

Objekt nr	Typ	Tillverkare	Typgodkännandennummer	Löpnummer

Härmed bekräftas att radarnavigeringsanläggningarna och girhastighetsindikatorerna på detta fartyg uppfyller de krav som föreskrivs i del III bilaga IX till direktiv 2006/87/EG avseende installation och funktionsprovning av radarnavigeringssystem och girhastighetsindikatorer som används ombord på fartyg i inlandssjöfart.

**Godkänt specialistföretag/teknisk tjänst/behörig myndighet (\*)**

Namn: .....

Adress: .....

Stämpel/märke

Ort .....

Datum .....

Undertecknande

(\*) Stryk det som ej är tillämpligt.

DEL V

(MALL)

**1. Register över behöriga myndigheter för typgodkännande av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer**

Land	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress
Belgien				
Bulgarien				
Danmark				
Tyskland				
Estland				
Finland				
Frankrike				
Grekland				
Italien				
Irland				
Lettland				
Litauen				
Luxemburg				
Malta				
Nederländerna				
Österrike				
Polen				

Land	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress
Portugal				
Rumänien				
Sverige				
Schweiz				
Spanien				
Slovakien				
Slovenien				
Tjeckien				
Ungern				
Förenade kungariket				
Cypern				

Om ingen behörig myndighet anges har det berörda landet inte uppgett någon behörig myndighet.

## 2. Register över godkända radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer

Objekt nr	Typ	Tillverkare	Innehavare av typgodkännande	Datum för typgodkännande	Behörig myndighet	Typgodkännandenr

## 3. Register över radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som godkänts baserat på likvärdiga typgodkännanden

Objekt nr	Typ	Tillverkare	Innehavare av typgodkännande	Datum för typgodkännande	Behörig myndighet	Typgodkännandenr

## 4. Register över specialistföretag som godkänts för installation eller utbyte av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer

### Belgien

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

### Bulgarien

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

### Danmark

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Tyskland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Estland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Finland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Frankrike**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Grekland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Italien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Irland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Lettland**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Litauen**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Luxemburg**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Malta**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Nederländerna**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Österrike**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Polen**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Portugal**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Rumänien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Sverige**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Schweiz**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Spanien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Slovakien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Slovenien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Tjeckien**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Ungern**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**Förenade kungariket**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.



**Cypern**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress

Om inget godkänt företag anges har inget godkännande utfärdats till något företag i det berörda landet.

**5. Register över provningsorganisationer för typgodkännande av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer**

Objekt nr	Namn	Adress	Telefonnummer	E-postadress	Land

## DEL VI

**Likvärdig utrustning**

- (1) Radarnavigeringsanläggningar: Typgodkännanden baserade på resolution 1989-II-33 utfärdad av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen av den 19 maj 1989, senast ändrad genom resolution 2008-II-11 av den 27 november 2008 (\*).
- (2) Girhastighetsindikatorer: Typgodkännanden baserade på resolution 1989-II-34 utfärdad av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen av den 19 maj 1989, senast ändrad genom resolution 2008-II-11 av den 27 november 2008 (\*).
- (3) Radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer som installerats och fungerar enligt resolution 1989-II-35 utfärdad av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen av den 19 maj 1989, senast ändrad genom resolution 2008-II-11 av den 27 november 2008 (\*).

(\*) Krav på installation och funktion av radarnavigeringsanläggningar och girhastighetsindikatorer för navigering på Rhen."

**KOMMISSIONENS DIREKTIV 2012/49/EU****av den 10 december 2012****om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

*Artikel 1*

Direktiv 2006/87/EG ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2012 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 20.1 första stycket första meningen, och

*Artikel 2*

Medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG ska sätta i kraft sådana lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv med verkan senast den 1 december 2013. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

av följande skäl:

(1) Sedan antagandet av direktiv 2006/87/EG har man kommit överens om ändringar av förordningen om tillsyn av sjöfarten på Rhen i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

(2) Det bör säkerställas att de gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart och de fartygscertifikat som tillhandahålls i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen utfärdas på grundval av tekniska krav som garanterar en likvärdig säkerhetsnivå.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(3) För att undvika snedvridning av konkurrensen och olika säkerhetsnivåer ska ändringarna av direktiv 2006/87/EG träda i kraft så snart som möjligt.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har sådana inre vattenvägar som anges i artikel 1.1 i direktiv 2006/87/EG.

(4) Direktiv 2006/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

Utfärdat i Bryssel den 10 december 2012.

(5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar<sup>(2)</sup>.

*På kommissionens vägnar*

José Manuel BARROSO

*Ordförande*

<sup>(1)</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 29.

## BILAGA

Bilaga II till direktiv 2006/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Innehållsförteckningen ska ändras på följande sätt:

a) Följande kapitel ska införas som kapitel 14a:

”KAPITEL 14a

**FARTYGSBASERADE AVLOPPSRENINGSANLÄGGNINGAR FÖR PASSAGERARFARTYG**

Artikel 14a.01 — Definitioner

Artikel 14a.02 — Allmänna bestämmelser

Artikel 14a.03 — Ansökan om typgodkännande

Artikel 14a.04 — Förfarande för typgodkännande

Artikel 14a.05 — Ändring av typgodkännande

Artikel 14a.06 — Överensstämmelse

Artikel 14a.07 — Erkännande av likvärdiga typgodkännanden

Artikel 14a.08 — Kontroll av serienummer

Artikel 14a.09 — Produktionsöverensstämmelse

Artikel 14a.10 — Bristande överensstämmelse med den typgodkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen

Artikel 14a.11 — Stickprovsmätning/specialprovning

Artikel 14a.12 — Behöriga myndigheter och tekniska tjänster”

b) Följande ska läggas till:

”Tillägg VI — Fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar – kompletterande bestämmelser och förlagor till intyg

Tillägg VII — Fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar – provningsförfarande”

2. Följande kapitel ska införas som kapitel 14a:

”KAPITEL 14a

**FARTYGSBASERADE AVLOPPSRENINGSANLÄGGNINGAR FÖR PASSAGERARFARTYG**

Artikel 14a.01

**Definitioner**

I detta kapitel gäller följande definitioner:

1. fartygsbaserad avloppsreningsanläggning: en avloppsreningsanläggning i ett kompakt utförande för behandling av de kvantiteter hushållspillvatten som uppkommer ombord på fartyg.
2. typgodkännande: det beslut genom vilket den behöriga myndigheten bekräftar att en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning uppfyller de tekniska kraven i detta kapitel.

3. specialprovning: förfarande enligt artikel 14a.11 genom vilket den behöriga myndigheten försäkras sig om att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggning som används ombord på ett fartyg uppfyller kraven i detta kapitel.
4. tillverkare: den person eller det organ som inför den behöriga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för att produktionsöverensstämmelsen säkerställs. Denna person eller detta organ behöver inte vara engagerad i samtliga stadier av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens konstruktion. Om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen modifieras genom ändringar eller anpassning som sker i efterhand efter den ursprungliga tillverkningen för användning ombord på ett fartyg i enlighet med detta kapitel betraktas den person eller det organ som har utfört ändringarna eller anpassningen som tillverkaren.
5. informationsdokument: det dokument som anges i del II i tillägg VI i vilket den information som en sökande ska tillhandahålla finns specificerad.
6. informationsmapp: en komplett uppsättning av data, ritningar, fotografier eller andra dokument som sökanden överlämnar till den tekniska tjänsten eller den behöriga myndigheten i enlighet med informationsdokumentet.
7. informationspaket: informationsmappen samt eventuella provningsrapporter eller andra dokument som den tekniska tjänsten eller den behöriga myndigheten har lagt till i informationsmappen inom ramen för deras arbete.
8. intyg om typgodkännande: det dokument som tas fram i enlighet med del III i tillägg VI genom vilket den behöriga myndigheten bestyrker typgodkännandet.
9. journal över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar: det dokument som tas fram i enlighet med del VIII i tillägg VI i vilket alla parametrar registreras, inklusive den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens komponenter och eventuella inställningar som påverkar graden av avloppsrening, inklusive eventuella ändringar.
10. tillverkarens vägledning om kontroll av komponenter och parametrar av betydelse för avloppsreningen: det dokument som har sammanställts i enlighet med artikel 14a.11.4 för genomförandet av specialprovningen.
11. hushållspillvatten: avloppsvatten från kök, matsalar, tvättrum och tvättanläggningar samt vatten från toaletter.
12. avloppsslam: rester som uppkommer vid driften av en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning ombord på ett fartyg.

*Artikel 14a.02*

**Allmänna bestämmelser**

1. Detta kapitel hänför sig till alla fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som är installerade på passagerarfartyg.
2. a) Fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar ska uppfylla de gränsvärden som anges i tabell 1 under typprovningen.

*Tabell 1*

**Gränsvärden som ska uppfyllas vid drift i utflödet från den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen (provningsanläggningen) under typprovningen**

Parameter	Koncentration	Prov
Biokemisk syreförbrukning (BOD <sub>5</sub> ) ISO 5815-1 och 5815-2 (2003) <sup>(1)</sup>	20 mg/l	24 tim samlingsprov, homogeniserat
	25 mg/l	Stickprov, homogeniserat
Kemisk syreförbrukning (COD) <sup>(2)</sup> ISO 6060 (1989) <sup>(1)</sup>	100 mg/l	24 tim samlingsprov, homogeniserat
	125 mg/l	Stickprov, homogeniserat
Totalt organiskt kol (TOC) EN 1484 (1997) <sup>(1)</sup>	35 mg/l	24 tim samlingsprov, homogeniserat
	45 mg/l	Stickprov, homogeniserat

<sup>(1)</sup> Medlemsstaterna får genomföra likvärdiga förfaranden.

<sup>(2)</sup> I stället för kemisk syreförbrukning (COD) kan totalt organiskt kol (TOC) användas för kontroll.

- b) Under driften ska de kontrollvärden som anges i tabell 2 uppfyllas.

Tabell 2

**Kontrollvärden som ska uppfyllas i utflödet från den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen under drift ombord på passagerarfartyg**

Parameter	Koncentration	Prov
Biokemisk syreförbrukning (BOD <sub>5</sub> ) ISO 5815-1 och 5815-2 (2003) <sup>(1)</sup>	25 mg/l	Stickprov, homogeniserat
Kemisk syreförbrukning (COD) <sup>(2)</sup> ISO 6060 (1989) <sup>(1)</sup>	125 mg/l	Stickprov, homogeniserat
	150 mg/l	Stickprov
Totalt organiskt kol (TOC) EN 1484 (1997) <sup>(1)</sup>	45 mg/l	Stickprov, homogeniserat

<sup>(1)</sup> Medlemsstaterna får genomföra likvärdiga förfaranden.

<sup>(2)</sup> I stället för kemisk syreförbrukning (COD) kan totalt organiskt kol (TOC) användas för kontroll.

- c) De värden som anges i tabell 1 och 2 får inte överskridas för stickprovet.

3. Det är inte tillåtet med förfaranden i vilka produkter som innehåller klor används.

Det är inte heller tillåtet att späda ut hushållspillvattnet för att minska den specifika belastningen och på så sätt möjliggöra bortskaffning.

4. Lämpliga åtgärder ska vidtas för lagring, konservering (om nödvändigt) och utsläpp av avloppsslam. Dessa ska även omfatta en plan för hantering av avloppsslammet.

5. Att de gränsvärden som anges i tabell 1 i punkt 2 uppfylls ska bekräftas genom typprovning och bestämmas genom ett typgodkännande. Typgodkännandet ska styrkas i ett intyg om typgodkännande. Ägaren eller dennes befullmäktigade ombud ska bifoga en kopia av intyget om typgodkännande till ansökan om inspektion i enlighet med artikel 2.02. En kopia av intyget om typgodkännande och journalen över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar ska medföras ombord.

6. När avloppsreningsanläggningen har installerats ombord på fartyget ska en funktionsprovning utföras av tillverkaren innan den reguljära trafiken startar. Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ska anges under punkt 52 i fartygscertifikatet med följande uppgifter om anläggningen:

- a) Benämning.

- b) Typgodkännandenummer.

- c) Serienummer.

- d) Tillverkningsår.

7. Varje betydande ändring av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som påverkar avloppsreningen ska alltid åtföljas av en specialprovning i enlighet med artikel 14a.11.3.

8. Den behöriga myndigheten får anlita en teknisk tjänst för att fullgöra de uppgifter som beskrivs i detta kapitel.

9. Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ska underhållas regelbundet i enlighet med tillverkarens anvisningar för att säkerställa att den förblir i funktionsdugligt skick. En underhållsloggbok som bekräftar sådant underhåll ska medföras ombord.

*Artikel 14a.03***Ansökan om typgodkännande**

1. En ansökan om typgodkännande för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp ska lämnas in av tillverkaren till den behöriga myndigheten. Till ansökan ska följande bifogas: en informationsmapp i enlighet med artikel 14a.01.6 och ett utkast till en journal över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar i enlighet med artikel 14a.01.9 samt ett utkast till tillverkarens vägledning om kontroll av de komponenter och parametrar som är av betydelse för avloppsreningen för den specifika typen av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning i enlighet med artikel 14a.01.10. För typprovningen ska tillverkaren demonstrera en prototyp av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.

2. Om den behöriga myndigheten, för en specifik ansökan om typgodkännande för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp, anser att den ansökan som har lämnats in för den presenterade anläggningsprototypen inte är representativ för egenskaperna hos denna typ av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning enligt beskrivningen i addendum I till del II i tillägg VI ska om nödvändigt en annan prototyp, fastställd av den behöriga myndigheten, lämnas in för godkännande i enlighet med punkt 1.

3. En ansökan om typgodkännande för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp får inte lämnas in till mer än en behörig myndighet. En separat ansökan ska lämnas in för varje fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp som ska godkännas.

*Artikel 14a.04***Förfarande för typgodkännande**

1. Den behöriga myndighet som ansökan lämnas in till ska utfärda typgodkännande för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp som motsvarar beskrivningarna i informationsmappen och uppfyller kraven i detta kapitel. Uppfyllelsen av dessa krav ska undersökas i enlighet med tillägg VII.

2. För varje fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp som den behöriga myndigheten typgodkänner ska myndigheten fylla i alla tillämpliga delar av intyget om typgodkännande, för vilket det finns en förlaga i del III i tillägg VI, och sammanställa eller kontrollera innehållet i informationspaketets innehållsförteckning. Intygen om typgodkännande ska numreras enligt den metod som beskrivs i del IV i tillägg VI. Det färdigställda intyget om typgodkännande och dess bilagor ska överlämnas till sökanden.

3. Om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som ska godkännas endast fungerar, eller har särskilda egenskaper, tillsammans med andra komponenter på det fartyg där den ska installeras, och om överensstämmelse med ett eller flera krav endast kan kontrolleras om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen används tillsammans med verkliga eller simulerade komponenter på fartyget, ska omfattningen för typgodkännandet av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen begränsas i enlighet med detta. I sådana fall ska alla begränsningar av användning och alla installationskrav anges i intyget om typgodkännande för denna anläggningstyp.

4. Varje behörig myndighet ska översända följande dokument:

a) En förteckning över fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstyper, inklusive de uppgifter som anges i del V i tillägg VI, som myndigheten har utfärdat, avslagit eller återkallat godkännanden för under perioden i fråga, ska skickas till övriga behöriga myndigheter varje gång denna förteckning ändras.

b) Vid begäran från en annan behörig myndighet ska den typgodkännande myndigheten skicka

i) en kopia av intyget om typgodkännande för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen, med eller utan informationspaket, för varje typ av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning som myndigheten har utfärdat, avslagit eller återkallat ett godkännande för och, om tillämpligt,

ii) en förteckning över de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som har tillverkats i enlighet med det utfärdade typgodkännandet, enligt artikel 14a.06.3, som innehåller uppgifter i enlighet med del VI i tillägg VI.

5. Varje behörig myndighet ska en gång om året, eller på begäran oftare, skicka en kopia till kommissionen av det datablad som visas i del VII i tillägg VI över de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstyper för vilka godkännande har utfärdats sedan den senaste anmälan.

*Artikel 14a.05***Ändring av typgodkännande**

1. Den behöriga myndigheten som har utfärdat typgodkännandet ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att myndigheten informeras om alla ändringar av de uppgifter som förekommer i informationspaketet.
2. Ansökan om ändring eller utvidgning av ett typgodkännande ska skickas till den behöriga myndigheten som utfärdade det ursprungliga typgodkännandet.
3. Om de egenskaper för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som beskrivs i informationspaketet har ändrats ska den behöriga myndigheten
  - a) vid behov utfärda reviderade sidor i informationspaketet med markeringar på varje reviderad sida som tydligt visar vilken typ av ändring som har skett och datumet för den nya utgåvan; i de fall då reviderade sidor utfärdas ska innehållsförteckningen för det informationspaket som bifogas till intyget om typgodkännande uppdateras i enlighet med detta,
  - b) utfärda ett reviderat intyg om typgodkännande (med ett utvidgningsnummer) om någon information (exklusive bilagorna) har ändrats eller om minimikraven i detta kapitel har ändrats sedan det ursprungliga godkännandedatumet. Av det reviderade intyget om godkännande ska skälet till ändringen och datumet för den nya utgåvan tydligt framgå.

Om den behöriga myndigheten som utfärdade typgodkännandet anser att nya försök eller provningar behövs mot bakgrund av den ändring som har gjorts av informationspaketet ska den meddela tillverkaren detta och utfärda de dokument som anges ovan först efter att nya försök eller provningar har genomförts med godkänt resultat.

*Artikel 14a.06***Överensstämmelse**

1. Tillverkaren ska förse varje fartygsbaserad avloppsreningsanläggning som har tillverkats i enlighet med typgodkännandet med den märkning som finns definierad i del I i tillägg VI, inklusive typgodkännandenumret.
2. Om typgodkännandet innehåller begränsningar av användningen i enlighet med artikel 14a.04.3 ska tillverkaren bifoga detaljerad information om dessa begränsningar och alla installationskrav till varje enhet som tillverkas.
3. På begäran av den behöriga myndigheten som utfärdade typgodkännandet ska tillverkaren tillhandahålla en förteckning över serienumren för alla fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som har tillverkats i enlighet med de krav som anges i detta kapitel sedan den senaste rapporten, eller sedan den senaste tidpunkten då dessa bestämmelser först trädde i kraft, inom 45 dagar efter utgången av varje kalenderår och omedelbart efter varje ytterligare datum som den behöriga myndigheten anger. I förteckningen ska sambanden mellan serienummer, motsvarande avloppsreningsanläggningstyper och typgodkännandenummer anges. Vidare ska förteckningen också innehålla särskild information för de fall då en tillverkare slutar att tillverka en typgodkänd fartygsbaserad avloppsreningsanläggnings-typ. Om den behöriga myndigheten inte begär att tillverkaren regelbundet ska tillhandahålla en sådan förteckning, ska tillverkaren spara de uppgifter som har registrerats för en period om minst 40 år.

*Artikel 14a.07***Erkännande av likvärdiga typgodkännanden**

Medlemsstaterna kan erkänna typgodkännanden för avloppsreningsystem baserade på olika standarder för användning på sina nationella vattenvägar. Dessa typgodkännanden ska anmälas till kommissionen.

*Artikel 14a.08***Kontroll av serienummer**

1. Den behöriga myndigheten som utfärdar ett typgodkännande ska säkerställa – om nödvändigt i samarbete med andra behöriga myndigheter – att serienumren för de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som har tillverkats i överensstämmelse med kraven i detta kapitel registreras och kontrolleras.
2. En ytterligare kontroll av serienumren kan ske i samband med kontrollen av produktionsöverensstämmelsen, enligt artikel 14a.09.

3. Beträffande kontrollen av serienumren ska tillverkaren eller dennes befullmäktigade ombud i medlemsstaten på begäran omedelbart förse den behöriga myndigheten med all nödvändig information som hör samman med deras direkta köpare liksom serienumret på de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som har rapporterats som tillverkade i enlighet med artikel 14a.06.3.

4. Om en tillverkare inte kan uppfylla de krav som anges i artikel 14a.06 på uppmaning av den behöriga myndigheten, kan godkännandet för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen ifråga återkallas. I ett sådant fall ska det anmälningsförfarande som anges i artikel 14a.10.4 användas.

#### Artikel 14a.09

##### Produktionsöverensstämmelse

1. Den behöriga myndigheten som utfärdar ett typgodkännande ska i förväg – och om nödvändigt i samarbete med andra behöriga myndigheter – försäkra sig om att lämpliga åtgärder har vidtagits för att säkerställa en effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen med avseende på kraven i del I i tillägg VI.

2. Den behöriga myndigheten som har utfärdat ett typgodkännande ska säkerställa – om nödvändigt i samarbete med andra behöriga myndigheter – att de åtgärder som anges i punkt 1 avseende bestämmelserna i del I i tillägg VI fortfarande är tillräckliga och att varje fartygsbaserad avloppsreningsanläggning som är försedd med ett typgodkännandenummer i enlighet med kraven i detta kapitel fortsätter att motsvara beskrivningen i intyget om typgodkännande och dess bilagor för den typgodkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen.

3. Den behöriga myndigheten kan erkänna jämförbara provningar av andra behöriga myndigheter som likvärdiga med bestämmelserna i punkterna 1 och 2.

#### Artikel 14a.10

##### Bristande överensstämmelse med den typgodkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen

1. Bristande överensstämmelse med den typgodkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen ska anses föreligga då det finns avvikelser från egenskaperna i intyget om typgodkännande eller från informationspaketet som inte har godkänts i enlighet med artikel 14a.05.3 av den behöriga myndigheten som utfärdade typgodkännandet.

2. Om den behöriga myndigheten som har utfärdat ett typgodkännande anser att en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning inte överensstämmer med den avloppsreningsanläggningstyp som godkännandet har utfärdats för, ska den vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som produceras åter överensstämmer med den godkända typen. Den behöriga myndigheten som upptäckte den bristande överensstämmelsen ska meddela andra behöriga myndigheter och kommissionen vilka åtgärder som har vidtagits, vilka kan omfatta återkallande av typgodkännandet.

3. Om en behörig myndighet kan visa att fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som är försedda med ett typgodkännandenummer inte överensstämmer med den typgodkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen kan myndigheten kräva att den behöriga myndigheten som utfärdade typgodkännandet ser till att de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som produceras kontrolleras med avseende på överensstämmelse med den godkända fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen. En sådan åtgärd ska vidtas inom sex månader från det datum då åtgärden begärdes.

4. De behöriga myndigheterna ska inom en månad underrätta varandra och kommissionen om varje återkallande av ett typgodkännande och om skälen till återkallandet.

#### Artikel 14a.11

##### Stickprovsmätning/specialprovning

1. Senast tre månader efter det att passagerarfartyget har tagits i drift eller, vid en anpassning i efterhand av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen, efter det att anläggningen har installerats och en lämplig funktionsprovning har utförts, ska den behöriga myndigheten ta ett stickprov under driften av passagerarfartyget för att kontrollera de värden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2.

Den behöriga myndigheten ska med oregelbundna intervall utföra funktionskontroller av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen genom stickprovsmätningar för att kontrollera de värden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2.



Om den behöriga myndigheten finner att värdena från stickprovsmätningarna inte stämmer överens med de värden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2 kan myndigheten kräva

- a) att felen på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen åtgärdas för att säkerställa att den fungerar korrekt,
- b) att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen bringas i överensstämmelse med typgodkännandet igen, eller
- c) att en specialprovning utförs i enlighet med punkt 3.

Så snart den bristande överensstämmelsen har åtgärdats och den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har bringats i överensstämmelse med typgodkännandet igen får den behöriga myndigheten utföra nya stickprovsmätningar.

Om felen inte åtgärdas eller om överensstämmelsen med specifikationerna i typgodkännandet för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen inte återställs ska den behöriga myndigheten plombera den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen och be inspektionsorganet bokföra detta under punkt 52 i fartygscertifikatet.

2. Stickprovsmätningarna ska utföras i enlighet med specifikationerna i tabell 2 i artikel 14a.02.2.

3. Om den behöriga myndigheten finner brister i överensstämmelsen för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som tyder på en avvikelse från typgodkännandet, ska den behöriga myndigheten utföra en specialprovning för att fastställa den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens nuvarande tillstånd i förhållande till de komponenter som finns specificerade i journalen över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar, kalibreringen och inställningen av parametrarna för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.

Om den behöriga myndigheten kommer fram till att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen inte överensstämmer med den godkända typen kan den vidta någon av följande åtgärder:

- a) Begära
  - i) att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen överensstämmer återställs, eller
  - ii) att typgodkännandet i enlighet med artikel 14a.05 ändras i enlighet med detta.
- b) Kräva mätning i enlighet med den provningsspecifikation som anges i tillägg VII.

Om överensstämmelsen inte återställs eller typgodkännandet inte ändras i enlighet med detta, eller om det tydligt framgår av de mätningar som utförts i enlighet med punkt b att de gränsvärden som anges i tabell 1 i artikel 14a.02.2 inte följs ska den behöriga myndigheten plombera den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen och be inspektionsorganet bokföra detta under punkt 52 i fartygscertifikatet.

4. Provningarna i enlighet med punkt 3 ska utföras på grundval av tillverkarens vägledning om kontroll av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens komponenter och parametrar som är av betydelse för avloppsreningen. Denna vägledning, som ska ställas samman av tillverkaren och godkännas av en behörig myndighet, ska specificera reningsrelevanta komponenter och inställningar, dimensioneringskriterier och parametrar som ska tillämpas för att säkerställa att de värden som anges i tabellerna 1 och 2 i artikel 14a.02.2 fortlöpande upprätthålls. Vägledningen ska åtminstone innehålla följande information:

- a) En specifikation av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen med en processbeskrivning och en uppgift om huruvida lagertankar för avloppsvatten ska installeras uppströms den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.
- b) En förteckning över komponenter som är specifika för avloppsreningen.
- c) De konstruktions- och dimensioneringskriterier, dimensioneringsspecifikationer och bestämmelser som har tillämpats.
- d) En schematisk ritning av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen med kännetecken som kan användas för att identifiera de godkända reningsrelevanta komponenterna (t.ex. komponenternas artikelnummer).

5. En fartygsbaserad avloppsreningsanläggning som har tagits ur bruk får endast tas i drift igen efter att en specialprovning i enlighet med första stycket i punkt 3 har utförts.

Artikel 14a.12

**Behöriga myndigheter och tekniska tjänster**

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om namn och adresser för de behöriga myndigheter och tekniska tjänster som ansvarar för att de funktioner som beskrivs i detta kapitel utförs. De tekniska tjänsterna ska uppfylla den europeiska standarden om allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier (EN ISO/IEC 17025:2005-8), med vederbörlig hänsyn till följande villkor:

- a) Tillverkare av fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar kan inte erkännas som tekniska tjänster.
- b) Vid tillämpning av detta kapitel får en teknisk tjänst, med tillstånd från den behöriga myndigheten, använda anläggningar utanför sitt eget laboratorium.”

3. Artikel 15.14.1 ska ersättas med följande:

”1. Passagerarfartyg ska vara utrustade med uppsamlingsstankar för hushållspillvatten i enlighet med punkt 2 i denna artikel eller lämpliga fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar i enlighet med kapitel 14a.”

4. I tabellen i artikel 24.02.2 ska följande uppgifter med koppling till kapitel 14a läggas till efter uppgifterna för kapitel 12:

	KAPITEL 14a	
”Artikel 14a.02.2, tabellerna 1 och 2, samt artikel 14a.02.5	Gränsvärden/kontrollvärden och tygodkännanden	N.E.O., under förutsättning att <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gränsvärdena och kontrollvärdena inte överskrider värdena enligt artikel 14a.02 med mer än en faktor 2,</li> <li>b) den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har ett intyg från tillverkaren eller från en expert som bekräftar att den klarar de typiska belastningsmönstren ombord på fartyget, och</li> <li>c) det finns ett system för hantering av avloppsslam som är lämpligt för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens driftförhållanden ombord på ett passagerarfartyg.”</li> </ul>

5. I tabellen i artikel 24.06.5 ska följande uppgifter med koppling till artikel 14a läggas till efter uppgifterna för kapitel 11:

	KAPITEL 14a		
”Artikel 14a.02.2, tabellerna 1 och 2, samt artikel 14a.02.5	Gränsvärden/kontrollvärden och tygodkännanden	N.E.O., under förutsättning att <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gränsvärdena och kontrollvärdena inte överskrider värdena enligt artikel 14a.02 med mer än en faktor 2,</li> <li>b) den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har ett intyg från tillverkaren eller från en expert som bekräftar att den klarar de typiska belastningsmönstren ombord på fartyget, och</li> <li>c) det finns ett system för hantering av avloppsslam som är lämpligt för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens driftförhållanden ombord på ett passagerarfartyg.</li> </ul>	1.12.2013”

6. I tabellen i artikel 24a.02.2 ska följande uppgifter med koppling till kapitel 14a läggas till efter uppgifterna för kapitel 12:

	KAPITEL 14a	
"Artikel 14a.02.2, tabellerna 1 och 2, samt artikel 14a.02.5	Gränsvärden/kontrollvärden och typgodkännanden	N.E.O., under förutsättning att a) gränsvärdena och kontrollvärdena inte överskrider värdena enligt artikel 14a.02 med mer än en faktor 2, b) den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har ett intyg från tillverkaren eller från en expert som bekräftar att den klarar de typiska belastningsmönstren ombord på fartyget, och c) det finns ett system för hantering av avloppsslam som är lämpligt för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens driftförhållanden ombord på ett passagerarfartyg."

7. Följande tillägg ska läggas till som tillägg VI och VII:

*"Tillägg VI*

**Fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar Kompletterande bestämmelser och förlagor till intyg**

*Innehåll*

DEL I

Kompletterande bestämmelser

1. Märkning av fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar
2. Provning
3. Bedömning av produktionsöverensstämmelse

DEL II

Informationsdokument (förlaga)

Addendum 1 – Huvudegenskaper för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen (förlaga)

DEL III

Intyg om typgodkännande (förlaga)

Addendum 1 – Provningsresultat för typgodkännande (förlaga)

DEL IV

Numreringssystem för typgodkännande

DEL V

Sammanfattning av typgodkännanden för avloppsreningsanläggningstyper

DEL VI

Sammanfattning av tillverkade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar (förlaga)

DEL VII

Datablad för fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar med typgodkännande (förlaga)

## DEL VIII

Journal över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar för specialprovning (förlaga)

*Addendum 1* – Tillägg till journalen över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar

## DEL IX

Likvärdiga typgodkännanden

## DEL I

**Kompletterande bestämmelser**

1. **Märkning av fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar**
- 1.1 Den typprovade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ska vara försedd med följande information (märkning):
  - 1.1.1 Tillverkarens varumärke eller varunamn.
  - 1.1.2 Typ av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning och anläggningens serienummer.
  - 1.1.3 Typgodkännandenummer i enlighet med del IV i detta tillägg.
  - 1.1.4 Tillverkningsåret för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.
- 1.2 Märkningen i enlighet med punkt 1.1 ska vara hållbar, tydligt läsbar och outplånlig under den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens livslängd. Om självhäftande etiketter eller skyltar används ska de anbringas så att de sitter kvar under den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens livslängd och så att de inte kan tas bort utan att de förstörs eller blir oläsliga.
- 1.3 Märkningen ska anbringas på en del av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som behövs för normal drift av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen och som normalt inte behöver bytas ut under den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens livslängd.
  - 1.3.1 Märkningen ska anbringas på ett sådant sätt att den är väl synlig efter att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har utrustats med all hjälputrustning som krävs för driften.
  - 1.3.2 Om det är nödvändigt ska den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen förses med en extra, borttagbar skylt tillverkad av ett hållbart material, som ska innehålla all information som finns angiven i punkt 1.1 och som ska anbringas på ett sådant sätt att informationen är tydligt läsbar och lätt att nå efter att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har installerats på fartyget.
- 1.4 Alla delar av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som kan påverka avloppsreningen ska vara tydligt märkta och markerade.
- 1.5 Den exakta placeringen av den märkning som anges i punkt 1.1 ska anges i avsnitt I i intyget om typgodkännande.
2. **Provning**

Provningsförfarandet för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning anges i tillägg VII.
3. **Bedömning av produktionsöverensstämmelse**
- 3.1 Vid kontrollen av att det finns tillfredsställande rutiner och metoder för att säkerställa en effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelse innan typgodkännande beviljas, ska den behöriga myndigheten betrakta kraven som uppfyllda om tillverkaren är registrerad enligt den harmoniserade standarden EN ISO 9001:2008 (som täcker produktionen av de fartygsbaserade avloppsreningsanläggningarna ifråga) eller någon likvärdig ackrediteringsstandard. Tillverkaren ska tillhandahålla uppgifter om registreringen samt själv underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar i registreringens giltighet eller räckvidd. Lämpliga produktionsinspektioner ska utföras för att säkerställa att kraven i artikel 14a.02.2 till 14a.02.5 genomgående uppfylls.
- 3.2 Innehavaren av typgodkännandet ska
  - 3.2.1 se till att det finns metoder för en effektiv kontroll av produktens kvalitet,

- 3.2.2 ha tillgång till den provningsutrustning som behövs för att kontrollera överensstämmelsen med varje typgodkänd typ,
- 3.2.3 se till att provningsresultaten arkiveras och att dessa journaler och den relevanta dokumentationen hålls tillgänglig under en tidsrymd som fastställs i samråd med den behöriga myndigheten,
- 3.2.4 noggrant analysera resultaten av varje typ av provning för att kontrollera och säkerställa att den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens egenskaper hålls konstanta inom ramen för normala avvikelser vid serietillverkning,
- 3.2.5 säkerställa att prov från den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen eller provbitar som visar brist på överensstämmelse vid den typ av provning som avses föranleder ny provtagning och ny provning samt att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att återställa produktionsöverensstämmelsen.
- 3.3 Den behöriga myndigheten som har beviljat typgodkännandet kan när som helst kontrollera de kontrollmetoder för överensstämmelse som tillämpas på varje produktionsanläggning.
- 3.3.1 Den som utför provningen ska ha tillgång till provnings- och produktionsdokumentationen vid varje provning.
- 3.3.2 Om provningskvaliteten förefaller otillfredsställande ska följande förfarande tillämpas:
- 3.3.2.1 En fartygsbaserad avloppsreningsanläggning ska tas från serien och provas med hjälp av stickprovsmätningar under normala belastningsförhållanden enligt tillägg VII efter en dags drift. Enligt provningsmetoderna i tillägg VII får det renade avloppsvattnet inte överskrida de värden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2.
- 3.3.2.2 Om någon fartygsbaserad avloppsreningsanläggning som tas från serien inte uppfyller de krav som anges i punkt 3.3.2.1 får tillverkaren begära att stickprovsmätningar ska göras på ett antal fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar med samma specifikation som tas från serien. Detta nya prov ska innefatta den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som först provades. Tillverkaren ska fastställa omfattningen  $n$  av serien i samråd med den behöriga myndigheten. De fartygsbaserade avloppsreningsanläggningarna ska provas genom stickprovsmätning med undantag av den först provade anläggningen. Därefter ska det aritmetiska medelvärde ( $\bar{x}$ ) av resultaten som fås genom stickprov på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen beräknas. Serieproduktionen ska anses uppfylla kraven om följande villkor uppfylls:

$$\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$$

där

$k$  är en statistisk faktor som är beroende av  $n$  och som anges i tabellen:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{om } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

$$S_t = \sqrt{\sum_{i=1}^n \frac{(x_i - \bar{x})^2}{n-1}}, \text{ där } x_i \text{ är varje enskilt resultat som fås från stickprovet } n,$$

$L$  är det tillåtna gränsvärdet som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2 för varje förorening som undersöks.

- 3.3.3 Om de värden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2 inte uppfylls ska en ny provning utföras i enlighet med punkt 3.3.2.1 och ifall dessa provningar inte ger något positivt resultat ska en fullständig provning utföras i enlighet med punkt 3.3.2.2, enligt det provningsförfarande som anges i tillägg VII. De gränsvärden som anges i tabell 1 i artikel 14a.02.2 får inte överskridas vare sig för samlingsprovet eller för stickprovet.
- 3.3.4 Den behöriga myndigheten ska utföra provningarna på fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar som är helt eller delvis funktionsdugliga enligt tillverkarens information.
- 3.3.5 Den normala provningsfrekvensen för provning av produktionsöverensstämmelse som den behöriga myndigheten har rätt att genomföra ska vara en gång per år. Vid brist på överensstämmelse med kraven i punkt 3.3.2 ska den behöriga myndigheten säkerställa att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att återställa produktionsöverensstämmelsen utan dröjsmål.

## DEL II

(FÖRLAGA)

**Informationsdokument nr****om typgodkännande för fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar avsedda för installation på fartyg i inlandssjöfart**

Typ av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning: .....

0. Allmänt

0.1 Fabrikat (tillverkarens företagsnamn): .....

0.2 Tillverkarens beteckning på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen: .....

.....

0.3 Tillverkarens typkod motsvarande den information som anges på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen: .....

.....

0.4 Tillverkarens namn och adress: .....

Namn och adress för tillverkarens befullmäktigade ombud (om sådant finns): .....

.....

0.5 Placering, kodning och fastsättningsmetod för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens serienummer: .....

.....

0.6 Placering och fastsättningsmetod för typgodkännandenumret: .....

.....

0.7 Adress(er) till produktionsanläggningar: .....

.....

Bilagor:

1. Huvudegenskaper för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen
2. Konstruktions- och dimensioneringskriterier, dimensioneringsspecifikationer och bestämmelser som har tillämpats
3. Schematisk ritning av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen med stycklista
4. Schematisk ritning av provningsanläggningen med stycklista
5. Elektriska kopplingsscheman (P&I-diagram)

6. Förklaring om att samtliga specifikationer om mekanisk, elektrisk och teknisk säkerhet för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen och specifikationer om fartygets säkerhet har följts
7. Egenskaper för alla delar av fartyget som är anslutna till den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
8. Tillverkarens vägledning om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens komponenter och parametrar som är av betydelse för avloppsreningen i enlighet med artikel 14a.01.10
9. Fotografier av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
10. Driftskoncept <sup>(1)</sup>
  - 10.1. Instruktioner för manuell drift av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
  - 10.2. Anmärkningar om hantering av överskottsslam (utsläppsintervall)
  - 10.3. Anmärkningar om underhåll och reparationer
  - 10.4. Anmärkningar om åtgärder som måste vidtas vid stand-by-drift av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
  - 10.5. Anmärkningar om åtgärder som måste vidtas vid nöddrift av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
  - 10.6. Anmärkningar om åtgärder som måste vidtas vid avstängning, stillestånd och återstart av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen
  - 10.7. Anmärkningar om krav på förbehandling av avloppsvatten från kök
11. Övriga tillägg (anges här)

Datum, underskrift av tillverkaren av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen

.....

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Driftsfaser

Följande driftsfaser ska definieras för provningen:

- a) *Stand-by-drift*: då avloppsreningsanläggningen är påslagen men inte har matats med avloppsvatten i mer än en dag. En avloppsreningsanläggning kan vara i stand-by-drift om exempelvis passagerarfartyget inte är i trafik under en längre period och ligger stilla vid sin förtöjning.
- b) *Nöddrift*: då enskilda underenheter för en avloppsreningsanläggning inte fungerar så att avloppsvattnet inte kan renas så som det är tänkt.
- c) *Avstängning, stillestånd och återstart*: då en avloppsreningsanläggning tas ur drift under en längre period (vinterförtöjning) och strömförsörjningen stängs av, eller då avloppsreningsanläggningen sätts igång igen i början av säsongen.



## Addendum 1

**Huvudegenskaper för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen**

(FÖRLAGA)

1. **Beskrivning av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen**
  - 1.1 Tillverkare: .....
  - 1.2 Anläggningens serienummer: .....
  - 1.3 Typ av behandling: biologisk eller mekanisk/kemisk <sup>(1)</sup>
  - 1.4 Uppströms installerad lagertank för avloppsvatten? Ja, ... m<sup>3</sup>/Nej<sup>4</sup>
2. **Konstruktions- och dimensioneringskriterier (inklusive eventuella särskilda installationsinstruktioner eller begränsningar av användningen)**
  - 2.1 .....
  - 2.2 .....
3. **Dimensionering av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggning**
  - 3.1 Maximal daglig volymetrisk flödes hastighet för avloppsvattnet Q<sub>d</sub> (m<sup>3</sup>/d): .....
  - 3.2 Daglig BOD<sub>5</sub>-föroreningsbelastning (kg/d): .....

---

<sup>(1)</sup> Stryk det som inte är tillämpligt.

## DEL III

**Intyg om typgodkännande**

(FÖRLAGA)

Den behöriga myndighetens stämpel

Typgodkännanden: Utvidgning ..... nr: .....

Meddelande om utfärdande/utvidgning/avslag/återkallande<sup>(1)</sup> av typgodkännande för en fartygsbaserad avloppsreningsanläggningstyp i enlighet med direktiv 2006/87/EG

Skäl för utvidgning, om tillämpligt: .....

**Avsnitt I**

0. Allmänt

0.1 Fabrikat (tillverkarens företagsnamn): .....

0.2 Tillverkarens beteckning på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen: .....

0.3 Tillverkarens typkod motsvarande den information som anges på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen: .....

Placering: .....

Fastsättningsmetod: .....

0.4 Tillverkarens namn och adress: .....

Namn och adress för tillverkarens befullmäktigade ombud (om sådant finns):

0.5 Placering, kodning och fastsättningsmetod för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens serienummer: .....

0.6 Placering och fastsättningsmetod för typgodkännandenumret: .....

0.7 Adress(er) till produktionsanläggningar: .....

**Avsnitt II**

1. Eventuella begränsningar av användningen: .....

<sup>(1)</sup> Stryk det som inte är tillämpligt.

- 1.1 Särskilda omständigheter som måste beaktas vid installation av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen på ett fartyg:

.....

1.1.1 .....

1.1.2 .....

2. Teknisk tjänst som ansvarar för provningarna <sup>(1)</sup>: .....

.....

.....

3. Provningsrapportens datum: .....

4. Provningsrapportens nummer: .....

5. Undertecknad intygar härmed att tillverkarens information i det bifogade informationsdokumentet för den ovan angivna fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen är korrekt i enlighet med bilaga VII till direktiv 2006/87/EG och att de bifogade provningsresultaten för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen är giltiga. Provet/proven har valts ut av tillverkaren i samförstånd med den behöriga myndigheten och har lämnats in av tillverkaren som konstruktionstyp för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.

Typgodkännandet är utfärdat/utvidgat/ej beviljat/återkallat <sup>(2)</sup>:

Ort: .....

Datum: .....

Underskrift: .....

Tillägg:

Informationsmapp

Provningsresultat (se bilaga 1)

---

<sup>(1)</sup> Ange "ej relevant" om provningarna utförs av den behöriga myndigheten.

<sup>(2)</sup> Stryk det som inte är tillämpligt.

## Addendum 1

## Provningsresultat för tygodkännande

(FÖRLAGA)

0. Allmänt
- 0.1 Fabrikat (tillverkarens företagsnamn): .....
- 0.2 Tillverkarens beteckning på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen: .....
1. Information om genomförandet av provningarna <sup>(1)</sup>
- 1.1 Inflödesvärden
- 1.1.1 Daglig volumetrisk flödes hastighet för avloppsvattnet Qd (m<sup>3</sup>/d): .....
- 1.1.2 Daglig BOD<sub>5</sub>-föroreningsbelastning (kg/d): .....
- 1.2 Reningsgrad
- 1.2.1 Bedömning av utflödesvärdena

Bedömning av utflödesvärden BOD<sub>5</sub> (mg/l)

Plats	Provtyp	Antal provningar som uppfyllde gränsvärdena	Min.	Max.		Medelvärde
				Värde	Fas	
Inflöde	24 tim samlingsprov	— <sup>(1)</sup>				
Utflöde	24 tim samlingsprov					
Inflöde	Stickprov	—				
Utflöde	Stickprov					

<sup>(1)</sup> Det finns inga gränsvärden för inflödet.

## Bedömning av utflödesvärden COD (mg/l)

Plats:	Provtyp	Antal provningar som uppfyllde gränsvärdena	Min.	Max.		Medelvärde
				Värde	Fas	
Inflöde	24 tim samlingsprov	—				
Utflöde	24 tim samlingsprov					
Inflöde	Stickprov	—				
Utflöde	Stickprov					

## Bedömning av utflödesvärden TOC (mg/l)

Plats:	Provtyp	Antal provningar som uppfyllde gränsvärdena	Min.	Max.		Medelvärde
				Värde	Fas	
Inflöde	24 tim samlingsprov	—				

<sup>(1)</sup> Vid flera provningscykler: Ange för varje cykel.

Plats:	Provtyp	Antal provningar som uppfyllde gränsvärdena	Min.	Max.		Medelvärde
				Värde	Fas	
Utflöde	24 tim samlingsprov					
Inflöde	Stickprov	—				
Utflöde	Stickprov					

#### Bedömning av utflödesvärden SRF (mg/l)

Plats:	Provtyp	Antal provningar som uppfyllde gränsvärdena	Min.	Max.		Medelvärde
				Värde	Fas	
Inflöde	24 tim samlingsprov	—				
Utflöde	24 tim samlingsprov					
Inflöde	Stickprov	—				
Utflöde	Stickprov					

#### 1.2.2 Reningsgrad (elimineringsgrad) (%)

Parameter	Provtyp	Min.	Max.	Medelvärde
BOD <sub>5</sub>	24 tim samlingsprov			
BOD <sub>5</sub>	Stickprov			
COD	24 tim samlingsprov			
COD	Stickprov			
TOC	24 tim samlingsprov			
TOC	Stickprov			
SRF	24 tim samlingsprov			
SRF	Stickprov			

#### 1.3 Övriga parametrar som har undersökts

##### 1.3.1 Ytterligare inflödes- och utflödesparametrar:

Parameter	Inflöde	Utflöde
pH		
Konduktivitet		
Vätskefasernas temperatur		

1.3.2 Följande driftparametrar ska – om tillgängliga – registreras under provtagningen:

Koncentration av löst syre i bioreaktorn

Torrsubstans i bioreaktorn

Temperatur i bioreaktorn

Omgivande temperatur

1.3.3 Ytterligare driftparametrar enligt tillverkarens driftinstruktioner

.....

.....

.....

.....

1.4 Behörig myndighet eller teknisk tjänst:

Ort, datum: ..... Underskrift: .....

## DEL IV

**Numreringssystem för typgodkännande****1. System**

Numret ska bestå av fyra avsnitt åtskilda med en asterisk.

*Avsnitt 1*

Bokstaven "e" (liten bokstav) följt av numret för den medlemsstat som utfärdat typgodkännandet:

1 för Tyskland	18 för Danmark
2 för Frankrike	19 för Rumänien
3 för Italien	20 för Polen
4 för Nederländerna	21 för Portugal
5 för Sverige	23 för Grekland
6 för Belgien	24 för Irland
7 för Ungern	26 för Slovenien
8 för Tjeckien	27 för Slovakien
9 för Spanien	29 för Estland
11 för Förenade kungariket	32 för Lettland
12 för Österrike	34 för Bulgarien
13 för Luxemburg	36 för Litauen
14 för Schweiz	49 för Cypern
17 för Finland	50 för Malta

*Avsnitt 2:*

Indikering av kravnivå. Kraven på reningsgraden kommer sannolikt att ökas i framtiden. Olika kravnivåer markeras med romerska siffror, med nivå I som startnivå.

*Avsnitt 3:*

Ett fyrsiffrigt löpnummer (med inledande nollor där så är tillämpligt) för att markera det grundläggande typgodkännandenumret. Numreringen ska starta med 0001.

*Avsnitt 4:*

Ett tvåsiffrigt löpnummer (med inledande nollor där så är tillämpligt) för att markera utvidgning av ett typgodkännande. Numreringen ska starta med 01 för varje nummer.

**2. Exempel**

- a) Det tredje typgodkännandet (hittills utan utvidgning) utfärdat av Nederländerna motsvarande nivå I:

e 4\*1\*0003\*00

- b) Den andra utvidgningen av det fjärde typgodkännandet utfärdat av Tyskland motsvarande nivå II:

e 1\*II\*0004\*02

**Sammanfattning av typgodkännanden för avloppsreningsanläggningstyper**  
(FÖRLAGA)

Den behöriga myndighetens stämpel

Förteckning nr: .....

Period från ..... till .....

1	2	3	4	5	6	7
Fabrikat <sup>(1)</sup>	Tillverkarens beteckning	Typgodkännandennummer	Datum för typgodkännande	Utvidgning/avslag/återkallande <sup>(2)</sup>	Skäl för utvidgning/avslag/återkallande	Datum för utvidgning/avslag/återkallande <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Relevant intyg om typgodkännande.<sup>(2)</sup> Stryk det som inte är tillämpligt.



DEL VI  
(FÖRLAGA)

**Sammanfattning av tillverkade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar**

Den behöriga myndighetens stämpel

Förteckning nr: .....

För perioden från: ..... till: .....

Följande information har tillhandahållits om avloppsreningsanläggningstyperna och typgodkännandenumren för fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar tillverkade inom ovanstående period i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2006/87/EG:

Fabrikat (tillverkarens företagsnamn): .....

Tillverkarens beteckning på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningstypen: .....

Typgodkännandenummer: .....

Utfärdandedatum: .....

Första utfärdandedatum (vid utvidgning): .....

Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens serienummer:

... 001	... 001	... 001
... 002	... 002	... 002
.	.	.
.	.	.
.	.	.
... m	... p	... q

## DEL VII

## Datablad för fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar med typgodkännande

(FÖRLAGA)

Den behöriga myndighetens stämpel

					Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens egenskaper				Reningsgrad					
Nr	Datum för typgodkännande	Typgodkännandenummer	Fabrikat	Typ av fartygsbaserad avloppsreningsanläggning	Daglig volymetrisk flödes hastighet för avloppsvattnet $Q_d$ ( $m^3/d$ );	Daglig $BOD_5$ -föroreningsbelastning ( $kg/d$ );			$BOD_5$		COD		TOC	
									24 tim samlingsprov	Stickprov	24 tim samlingsprov	Stickprov	24 tim samlingsprov	Stickprov

## DEL VIII

**Journal över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar för specialprovning**

(FÖRLAGA)

**1. Allmänt**

## 1.1 Uppgifter om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen

1.1.1 Fabrikat: .....

1.1.2 Tillverkarens beteckning: .....

1.1.3 Typgodkännandenummer: .....

1.1.4 Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens serienummer: .....

1.2 *Dokumentation*

Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ska provas och provningsresultaten ska registreras på separata blad som ska numreras individuellt, undertecknas av inspektören och bifogas till detta protokoll.

1.3 *Provning*

Provningen ska utföras på grundval av tillverkarens vägledning om kontroll av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens komponenter och parametrar som är av betydelse för avloppsreningen i enlighet med artikel 14a.01.10. I motiverade individuella fall kan inspektörerna självständigt ge dispens från kontroll av vissa anläggningskomponenter eller parametrar.

Under provningen ska minst ett stickprov tas. Resultaten från stickprovsmätningen ska jämföras med de kontrollvärden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2.

1.4 Denna provningsrapport består, tillsammans med bifogade protokoll, av totalt .....<sup>(1)</sup> .....sidor.**2. Parametrar**

Härmed intygas att den provade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen inte avviker i en otillåten utsträckning från driftparametrarna och att de kontrollvärden som anges i tabell 2 i artikel 14a.02.2 inte överskrids.

Inspektionsorganets namn och adress: .....

Inspektörens namn: .....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Provningen erkänd av den behöriga myndigheten: .....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Den behöriga myndighetens stämpel

<sup>(1)</sup> Fylls i av den som utför provningen.

Inspektionsorganets namn och adress: .....  
.....  
.....

Inspektörens namn: .....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Provningen erkänd av den behöriga myndigheten: .....

.....

.....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Den behöriga myndighetens stämpel

Inspektionsorganets namn och adress: .....

.....

.....

Inspektörens namn: .....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Provningen erkänd av den behöriga myndigheten: .....

.....

.....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

Den behöriga myndighetens stämpel

\_\_\_\_\_

## Addendum I

**Tillägg till journalen över den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens parametrar**

(FÖRLAGA)

Fartygets namn: ..... Unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg: .....

Tillverkare: ..... Anläggningstyp: .....

(Fabrikat/varumärke/tillverkarens varunamn)

(Tillverkarens beteckning)

Typgodkännanden: ..... Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens tillverkningsår: .....

Den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens serienummer: ..... Installationsplats: .....

(Serienummer)

Avloppsreningsanläggningen och dess reningsrelevanta komponenter identifierades med hjälp av tillverkningsskylten. Provnings utfördes på grundval av tillverkarens vägledning om kontroll av anläggningens komponenter och parametrar som är av betydelse för reningen.

**(A) Komponentprovning**

Ytterligare komponenter som är av betydelse för reningen och som finns förtecknade i tillverkarens vägledning om kontroll av anläggningens komponenter och parametrar med betydelse för reningen eller del II bilaga 4 ska anges här:

Komponent	Identifierat komponentnummer	Överensstämmelse (!)		
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Inte tillämpligt

(!) Välj tillämpligt alternativ.

**(B) Resultat från stickprovsmätning:**

Parameter	Uppmätt värde	Överensstämmelse (!)	
BOD <sub>5</sub>		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
COD		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
TOC		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

(!) Sätt ett kryss i lämplig ruta.

(C) **Kommentar:**

.....

(Följande avvikande inställningar, modifieringar eller ändringar av den installerade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen har påträffats.)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Inspektörens namn: .....

Ort, datum: .....

Underskrift: .....

DEL IX

**Likvärdiga typgodkännanden**

Typgodkännanden i resolution 2010-II-27, utfärdad av Centralkommissionen för sjöfart på Rhen den 9 december 2010

---

## Tillägg VII

**Fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar****Provningsförfarande**

## 1 ALLMÄNT

## 1.1 Grundfakta

Provningsspecifikationen ska användas för att kontrollera lämpligheten hos fartygsbaserade avloppsreningsanläggningar ombord på passagerarfartyg.

I detta förfarande ska den process och reningsteknik som används undersökas och godkännas med hjälp av en provningsanläggning. Överensstämmelse mellan provningsanläggningen och den reningsanläggning som senare används ska säkerställas genom tillämpning av identiska konstruktions- och dimensioneringskriterier.

## 1.2 Ansvar och provningsplats

Provningsanläggningen för olika avloppsreningsanläggningstyper ska provas av en teknisk tjänst. Den tekniska tjänsten ansvarar för provningsbetingelserna på provningsplatsen och betingelserna ska motsvara dem som anges här.

## 1.3 Dokument som ska lämnas in

Provningsen ska utföras på grundval av informationsdokumentet i enlighet med del II i tillägg VI.

## 1.4 Anläggningens dimensioneringsspecifikationer

De fartygsbaserade avloppsreningsanläggningarna ska dimensioneras och konstrueras på ett sådant sätt att de gränsvärden som anges i tabellerna 1 och 2 i artikel 14a.02.2 inte överskrider i deras utflöden under drift.

## 2 FÖRBEREDELSE INFÖR PROVNINGEN

## 2.1 Allmänt

Innan provningen påbörjas ska tillverkaren förse den tekniska tjänsten med konstruktions- och processspecifikationer för provningsanläggningen, inklusive en fullständig uppsättning ritningar och stödjande beräkningar i enlighet med del II i tillägg VI, och tillhandahålla fullständig information om kraven på den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ifråga om installation, drift och underhåll. Tillverkaren ska förse den tekniska tjänsten med information om mekanisk, elektrisk och teknisk säkerhet för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen som ska provas.

## 2.2 Installation och ibrukttagande

Vid provningen ska tillverkaren installera provningsanläggningen på ett sådant sätt att det motsvarar de avsedda installationsbetingelserna ombord på passagerarfartyg. Före provningen ska tillverkaren montera den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen och ta den i bruk. Igångsättningen ska ske i enlighet med tillverkarens driftinstruktioner och ska kontrolleras av den tekniska tjänsten.

## 2.3 Inkörningsfas

Tillverkaren ska meddela den tekniska tjänsten om den nominella tiden för inkörningsfasen fram till normal drift i antal veckor. Tillverkaren ska ange den tidpunkt då inkörningsfasen anses vara avslutad och provningen kan börja.

## 2.4 Inflödesegenskaper

Obehandlat hushållsspillvatten ska användas för provningen i provningsanläggningen. Inflödesegenskaperna vad gäller föroreningskoncentrationerna ska beräknas från tillverkarens dimensioneringsdokumentation för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen i enlighet med del II i tillägg VI genom att dividera flödes hastigheten för organiska ämnen i form av BOD<sub>5</sub>-belastningen i kg/d med konstruktionsflödes hastigheten för avloppsvattnet Qd i m<sup>3</sup>/d. Inflödesegenskaperna ska ställas in i enlighet med detta av inspektionsorganet.



## Formel 1

## Beräkning av inflödesegenskaperna

$$C_{BOD5,medel} = \frac{BOD_5}{Q_d} \left[ \frac{kgBOD_5 / d}{m^3 / d} \right]$$

Om tillämpningen av formel 1 ger en undre genomsnittlig BOD<sub>5</sub>-koncentration som är mindre än C<sub>BOD5,medel</sub> = 500 mg/l, ska minst en genomsnittlig BOD<sub>5</sub>-koncentration i inflödesvattnet på C<sub>BOD5,min</sub> = 500 mg/l ställas in.

Den tekniska tjänsten får inte lösa upp det inkommande obehandlade avloppsvattnet i en finfördelare. Eliminering av sand (t.ex. genom sällning) är tillåten.

## 3. PROVNINGSFÖRFARANDE

## 3.1 Belastningsfaser och hydraulisk matning

Provningsperioden ska omfatta 30 provningsdagar. Provningsanläggningen ska matas på provningsfältet med hushållspillvatten i enlighet med den belastning som anges i tabell 1. Provningsfaserna ska omfatta olika belastningsfaser, med provningssekvenser som tar hänsyn till normala belastningsfaser och särskilda belastningsfaser såsom överbelastning, underbelastning och stand-by-drift. Varaktigheten för varje belastningsfas (antal provningsdagar) finns angiven i tabell 1. Den genomsnittliga dagliga hydrauliska belastningen för varje belastningsfas ska ställas in i enlighet med tabell 1. Den genomsnittliga föroreningskoncentrationen, inställd i enlighet med punkt 2.4, ska hållas konstant.

Tabell 1

## Belastningsinställningar för varje belastningsfas

Fas	Antal provningsdagar	Daglig hydraulisk belastning	Föroreningskoncentration
Normalbelastning	20 dagar	Q <sub>d</sub>	C <sub>BOD5</sub> i enlighet med 2.4
Överbelastning	3 dagar	1,25 Q <sub>d</sub>	C <sub>BOD5</sub> i enlighet med 2.4
Underbelastning	3 dagar	0,5 Q <sub>d</sub>	C <sub>BOD5</sub> i enlighet med 2.4
Stand-by	4 dagar	Dag 1 och 2: Q <sub>d</sub> = 0 Dag 3 och 4: Q <sub>d</sub>	C <sub>BOD5</sub> i enlighet med 2.4

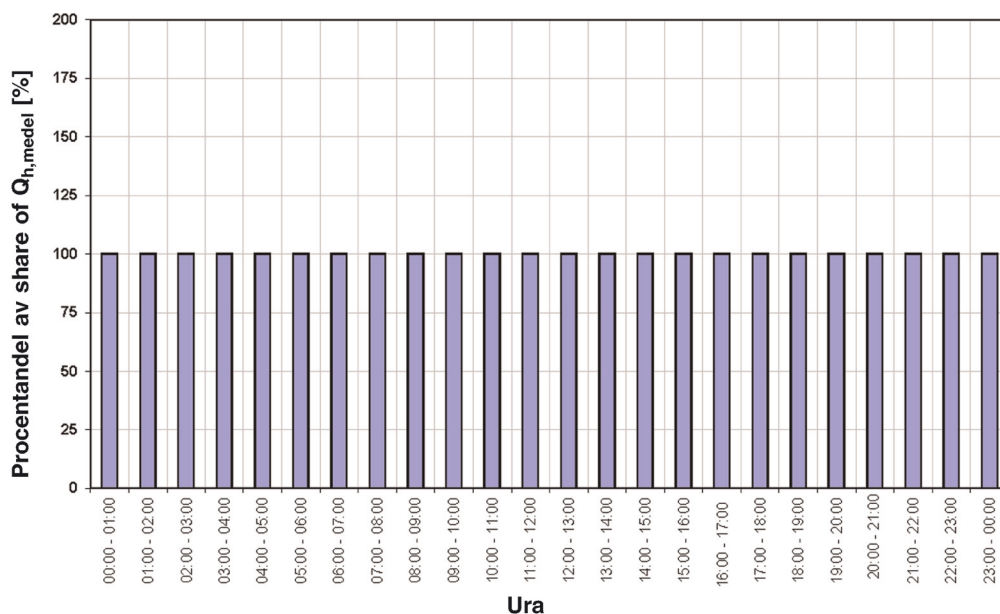
De särskilda belastningsfaserna överbelastning, underbelastning och stand-by-drift ska utföras i en följd utan avbrott. Den normala belastningsfasen ska delas upp i flera delfaser. Provningsfaserna ska inledas och avslutas med en normal belastningsfas omfattande minst 5 dagar vardera.

Dagliga hydrografer för hydraulisk matning ska ställas in beroende på den angivna driften för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen. De dagliga hydrograferna för hydraulisk matning ska väljas i enlighet med anläggningens driftskoncept för den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen. Skillnad ska göras beroende på om den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen ska användas med eller utan en uppströms installerad lagertank för avloppsvatten. Matningshydrograferna (dagliga hydrografer) visas i figur 1 och figur 2.

Inflödet per timme ska hållas konstant under hela provningsperioden. Den genomsnittliga volymetriska flödes hastigheten för avloppsvattnet per timme Q<sub>h,medel</sub> motsvarar 1/24 av den dagliga hydrauliska belastningen enligt tabell 1. Inflödet ska mätas kontinuerligt av den tekniska tjänsten. Den dagliga hydrografen ska hållas inom ±5 % tolerans.

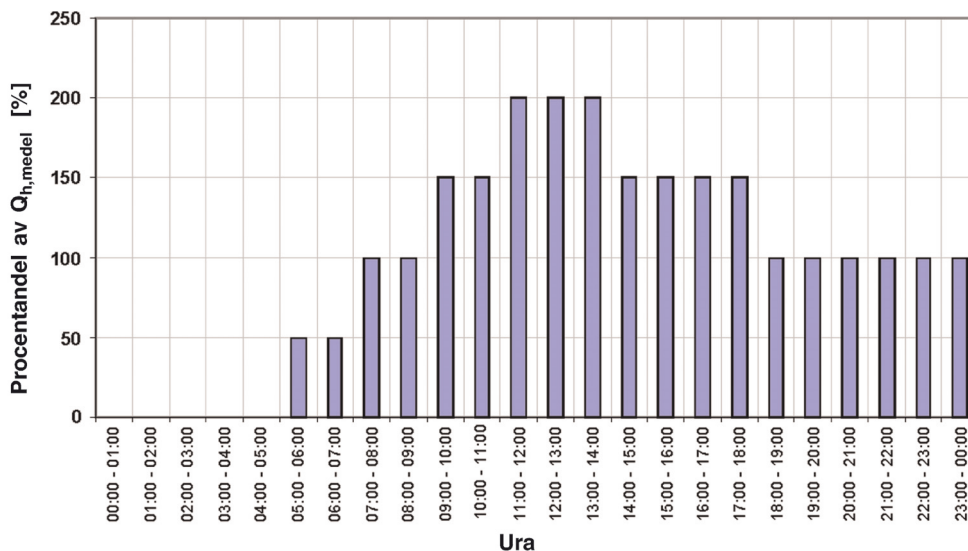
Figur 1

Daglig hydrograf för matning av en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning med uppströms installerad lagertank för avloppsvatten



Figur 2

Daglig hydrograf för matning av en fartygsbaserad avloppsreningsanläggning utan uppströms installerad lagertank för avloppsvatten



### 3.2 Avbrott eller annullering av provningen

Det kan vara nödvändigt att avbryta provningen om provningsanläggningen inte längre kan användas på ett korrekt sätt på grund av strömavbrott eller fel på en underenhet. Provningen kan avbrytas under tiden som reparation pågår. I sådana fall är det inte nödvändigt att upprepa hela provningen, utan endast den belastningsfas under vilken underenheten inte fungerade.

Om provningen avbryts en andra gång ska den tekniska tjänsten avgöra om provningen kan fortsätta eller ska annulleras. Skälen till detta beslut ska anges och dokumenteras i provningsrapporten. Om provningen annulleras ska hela provningen upprepas.

### 3.3 Undersökning av reningsgraden och överensstämmelse med gränsvärdena för utflödet

Den tekniska tjänsten ska ta prov på inflödet till provningsanläggningen och analysera dem för att bekräfta överensstämmelsen med inflödesegenskaperna. Prov på avloppsvattnet ska tas från utflödet från provningsanläggningen och analyseras för att fastställa reningsgraden och överensstämmelsen med de gränsvärden för utflödet som krävs. Provtagningen ska omfatta både enkla stickprov och 24 tim samlingsprov. I fråga om 24 tim samlingsprov kan provtagningen antingen vara tidsproportionell eller flödesproportionell. Typen av 24 tim samlingsprov ska specificeras av inspektionsorganet. Provtagning på inflödet och utflödet ska ske samtidigt och i samma utsträckning.

Utöver kontrollparametrarna BOD<sub>5</sub>, COD och TOC ska följande parametrar för inflöde och utflöde mätas för att beskriva och återge miljö- och provningsbetingelserna:

- a) Fasta ämnen som kan filtreras bort (SRF).
- b) pH.
- c) Konduktivitet.
- d) Vätskefasernas temperatur.

Antalet undersökningar varierar beroende på den relevanta belastningsfasen och anges i tabell 2. Antalet provtagningar hör samman med provningsanläggningens inflöde respektive utflöde.

Tabell 2

#### Specifikation av antalet provtagningar och tidpunkten för provtagning från provningsanläggningens inflöde och utflöde

Belastningsfas	Antal provningsdagar	Antal provtagningar	Specifikation av provtagningstidpunkten
Normalbelastning	20 dagar	24 tim samlingsprov: 8 Stickprov: 8	Provtagning vid regelbundna intervall under hela perioden
Överbelastning	3 dagar	24 tim samlingsprov: 2 Stickprov: 2	Provtagning vid regelbundna intervall under hela perioden
Underbelastning	3 dagar	24 tim samlingsprov: 2 Stickprov: 2	Provtagning vid regelbundna intervall under hela perioden
Stand-by	4 dagar	24 tim samlingsprov: 2 Stickprov: 2	24 tim samlingsprov: Provtagning efter påslagning av inflödet och 24 tim senare Stickprov: 1 tim efter påslagning av inflödet och 24 tim senare

Totalt antal 24 tim samlingsprov: 14

Totalt antal stickprov: 14

Om tillämpligt ska följande driftparametrar också mätas i stickproven:

- a) Koncentration av löst syre i bioreaktorn.
- b) Torrsubstans i bioreaktorn.
- c) Temperatur i bioreaktorn.
- d) Omgivande temperatur.
- e) Övriga driftparametrar i enlighet med tillverkarens driftinstruktioner.

### 3.4 Bedömning av undersökningarna

För att dokumentera den fastställda reningsgraden och kontrollera överensstämmelsen med gränsvärdena för processen ska det minsta provvärdet (Min), det högsta provvärdet (Max) och det aritmetiska medelvärdet (Medelvärde) specificeras liksom de individuella mätresultaten för kontrollparametrarna BOD<sub>5</sub>, COD och TOC.

Belastningsfasen ska också anges för det högsta provvärdet. Bedömningar ska göras för alla belastningsfaser tillsammans. Resultaten ska behandlas enligt följande tabell:

Tabell 3a

**Specifikation för statistisk behandling av de insamlade uppgifterna – bedömning för att dokumentera överensstämmelse med gränsvärdena för utflödet**

Parameter	Provtagningstyp	Antal provningar som uppfyller gränsvärdena	Medelvärde	Min.	Max.	
					Värde	Fas
Inflöde BOD <sub>5</sub>	24 tim samlingsprov	— <sup>(1)</sup>				
Utflöde BOD <sub>5</sub>	24 tim samlingsprov					
Inflöde BOD <sub>5</sub>	Stickprov	—				
Utflöde BOD <sub>5</sub>	Stickprov					
Inflöde COD	24 tim samlingsprov	—				
Utflöde COD	24 tim samlingsprov					
Inflöde COD	Stickprov	—				
Utflöde COD	Stickprov					
Inflöde TOC	24 tim samlingsprov	—				
Utflöde TOC	24 tim samlingsprov					
Inflöde TOC	Stickprov	—				
Utflöde TOC	Stickprov					
Inflöde SRF	24 tim samlingsprov	—				
Utflöde SRF	24 tim samlingsprov					
Inflöde SRF	Stickprov	—				
Utflöde SRF	Stickprov					

(1) Det finns inga gränsvärden för inflödet.

Tabell 3b

**Specifikation för statistisk behandling av de insamlade uppgifterna – bedömning för att dokumentera reningsgraden**

Parameter	Provtagningstyp	Medelvärde	Min.	Max.
Elimineringsgrad BOD <sub>5</sub>	24 tim samlingsprov			
Elimineringsgrad BOD <sub>5</sub>	Stickprov			
Elimineringsgrad COD	24 tim samlingsprov			
Elimineringsgrad COD	Stickprov			
Elimineringsgrad TOC	24 tim samlingsprov			
Elimineringsgrad TOC	Stickprov			
Elimineringsgrad SRF	24 tim samlingsprov			
Elimineringsgrad SRF	Stickprov			

De återstående parametrarna i enlighet med 3.3 b–d och driftparametrarna i enlighet med 3.3 ska summeras i en tabell som specificerar det minsta provresultatet (Min), det högsta provresultatet (Max) och det aritmetiska medelvärdet (Medelvärde).

### 3.5 Överensstämmelse med kraven i kapitel 14a

Gränsvärdena i enlighet med tabellerna 1 och 2 i artikel 14a.02.2 ska anses uppfyllda när följande gäller för respektive värde för parametrarna COD, BOD<sub>5</sub> och TOC:

- a) Medelvärdet för samtliga 14 utflödesprov och
- b) minst 10 av de totalt 14 utflödesproven överskrider inte de specificerade gränsvärdena för 24 tim samlingsprov och stickprov.

### 3.6 Drift och underhåll under provning

Provningsanläggningen ska användas i enlighet med tillverkarens specifikationer under hela provningen. Rutinkontroller och underhållsarbete ska utföras i enlighet med tillverkarens drift- och underhållsinstruktioner. Det överskottsslam som genereras vid den biologiska reningsprocessen får endast avlägsnas från den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen om detta finns specificerat i tillverkarens drift- och underhållsinstruktioner. Allt underhållsarbete som utförs ska registreras av den tekniska tjänsten och dokumenteras i provningsrapporten. Under provningen får inga obehöriga personer ha tillträde till provningsanläggningen.

### 3.7 Provanalys/analysmetod

De parametrar som ska studeras ska analyseras med hjälp av godkända standardmetoder. Den standardmetod som har tillämpats ska specificeras.

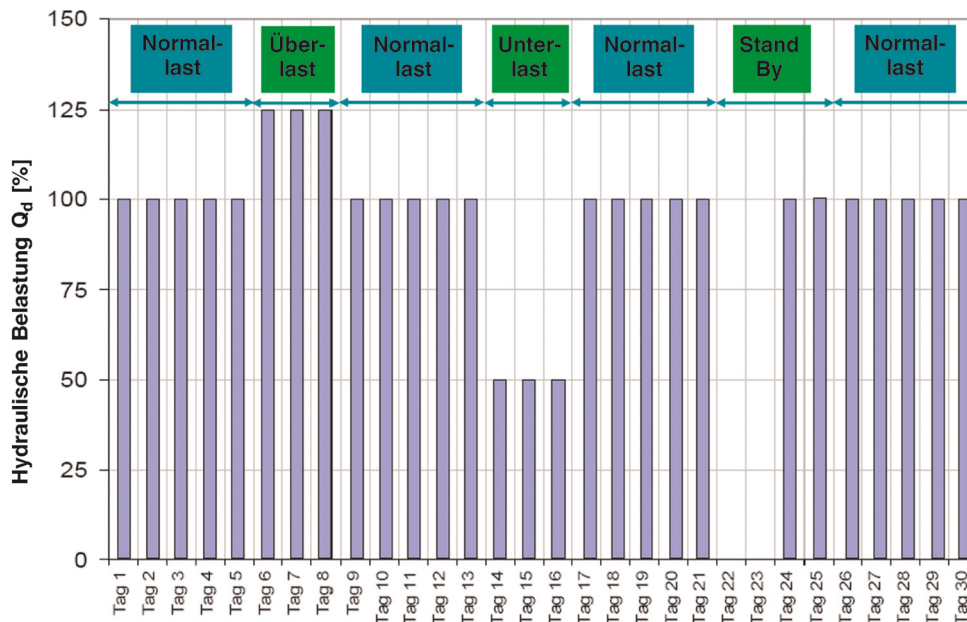
## 4 PROVNINGSRAPPORT

4.1 Inspektionsorganet ska sammanställa en rapport om den utförda typprovningen. Rapporten ska innehålla åtminstone följande information:

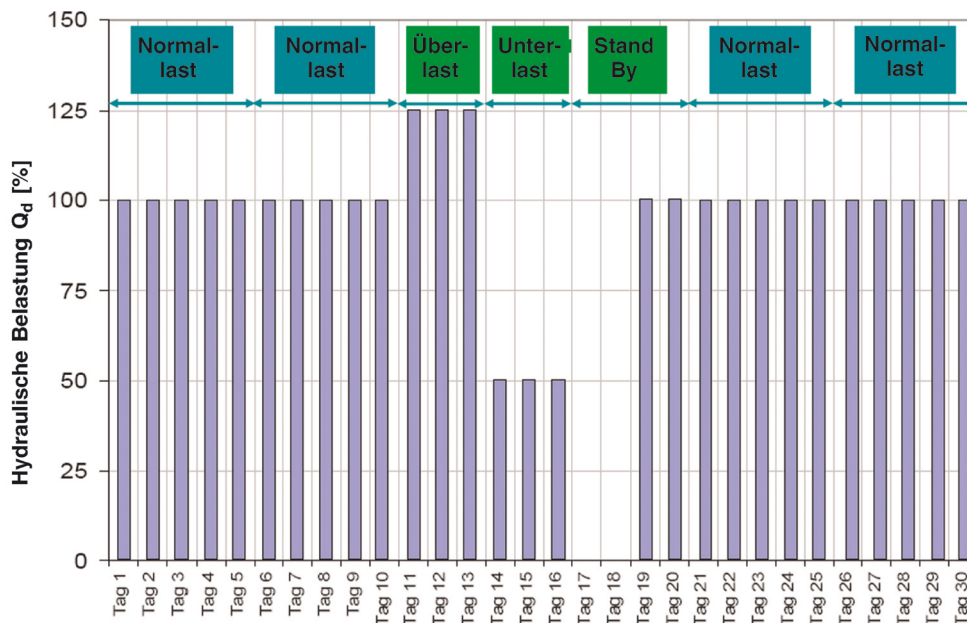
- a) Uppgifter om anläggningen som har provats, såsom typ, information om nominell daglig föroreningsbelastning och de dimensioneringsprinciper som tillverkaren har tillämpat.
- b) Information om överensstämmelse för den provade fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen med den dokumentation som tillhandahållits före provningen.
- c) Information om individuella mätresultat, samt bedömningen av anläggningens reningsgrad och överensstämmelse med de gränsvärden för utflödet som krävs.
- d) Uppgifter om avlägsnande av överskottsslam, såsom storleken på de avlägsnade volymerna och hur ofta det har skett.
- e) Information om hela driften samt allt underhålls- och reparationsarbete som har utförts under provningen.
- f) Information om eventuell försämring av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningens kvalitet under provningen samt eventuella avbrott i provningen.
- g) Information om eventuella problem som uppstod under provningen.
- h) En förteckning över namn och befattning på ansvariga personer som har varit engagerade i typprovningen av den fartygsbaserade avloppsreningsanläggningen.
- i) Namn och adress för det laboratorium som utförde analysen av avloppsvattenproven.
- j) Tillämpade analysmetoder.

Exempel på provningssekvenser

Exempel 1



Exempel 2



DE	SV
Normallast	Normalbelastning
Überlast	Överbelastning
Unterlast	Underbelastning
Stand By	Stand-by
Hydraulische Belastung Q <sub>d</sub>	Hydraulisk belastning Q <sub>d</sub>
Tag	Dag

**Anmärkningar om fastställande av biokemisk syreförbrukning efter fem dagar (BOD<sub>5</sub>) i 24 tim samlingsprov**

För att kunna utföra analysen för bestämningen av den biokemiska syreförbrukningen efter fem dagar föreskriver de internationella standarderna ISO 5815 och 5815-2:2003 att vattenproven lagras omedelbart efter provtagningen fram till tidpunkten för analysen i en bräddfyll, väl tillsluten flaska vid en temperatur på 0–4 °C. Bestämningen av BOD<sub>5</sub> ska påbörjas så fort som möjligt eller åtminstone inom 24 timmar efter att provtagningen har slutförts.

För att undvika att biokemiska nedbrytningsprocesser startar i de 24 tim samlingsproven kyls i praktiken vattenproven ned till högst 4 °C samtidigt som provtagningen fortgår och lagras vid denna temperatur när provtagningen är klar.

Lämplig provtagningsutrustning finns kommersiellt tillgänglig.”

---

## Lagförslag i SOU 2011:4

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen  
(2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att det i lagen införs nya bestämmelser, 1 kap. 3 a § och 3 kap. 1 a och 1 b §§, enligt följande lydelse, dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1, 2 och 7 §§, 5 kap. 5 §, 6 kap. 1 § och 7 kap. 1–3 §§, ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

***Fartyg i inlandssjöfart***

***3 a §***

*Med fartyg i inlandssjöfart avses i denna lag fartyg som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.*

**4 §**

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.



6. gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart: ett bevis om att ett fartyg uppfyller de tekniska minimikrav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG.

7. kompletterande gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart: ett bevis om att ett fartyg, som har ett giltigt certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen, uppfyller de ytterligare och sänkta krav för fartyg som, enligt 7 kap. 2 §, får meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, och

8. tillfälligt gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart: ett bevis om att ett fartyg endast tillfälligt uppfyller de tekniska krav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar enligt vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG

## 2 kap.

### 1 §

Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor.

*Vid bedömningen av om ett fartyg i inlandssjöfart är sjövärdigt ska även de tekniska krav som följer av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG beaktas.*

## 3 kap.

### 1 §

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *skall* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100.

Ett svenskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 eller är ett passagerarfartyg *ska* ha ett fartcertifikat. Fritidsfartyg behöver dock ha fartcertifikat endast om bruttodräktigheten är minst 100. *Fartyg som enligt 1 a § ska ha ett*

*gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart behöver inte ha fartcertifikat.*

Ett fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift behöver inte ha fartcertifikat.

Transportstyrelsen får befria ett fartyg från skyldigheten att ha fartcertifikat, om ett passagerarfartygscertifikat har utfärdats för fartyget enligt 2 §.

### ***Gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart***

#### *1 a §*

*Följande fartyg, avsedda för transport på inre vattenvägar, ska ha gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*1. fartyg med en längd av 20 meter eller mer och för vilka produkten av längd x bredd x djupgående ger en volym om 100 m<sup>3</sup> eller mer, och som inte är svenska passagerarfartyg,*

*2. bogserfartyg eller skjutbogserare, som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller påskjuta fartyg enligt 1 eller flytande anläggningar,*

*3. utländska passagerarfartyg, och*

*4. flytande anläggningar när de enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*Havsgående fartyg, som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat, som följer av artikel 2 i ovannämnda direktiv, behöver inte ha gemenskapscertifikat.*

#### *1 b §*

*Ett fartyg som har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen får trafikera svenska inre vattenvägar utan att ha gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

*När det är särskilt föreskrivet ska fartyg som har ett sådant certifikat även vara försett med ett kompletterande gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

## 2 §

Ett svenskt passagerarfartyg *skall* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *skall* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *skall* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *skall* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

Ett svenskt passagerarfartyg *ska* ha ett passagerarfartygscertifikat. Vid utfärdandet av passagerarfartygscertifikat *ska* det högsta tillåtna antalet passagerare bestämmas så att säkerheten för passagerarna är betryggande. Avseende *ska* fästas särskilt vid fartygets stabilitet och bärighet, vid de åtgärder som har vidtagits för utrymning och övergivande av fartyget samt vid skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord.

Ett utländskt passagerarfartyg *ska* ha ett certifikat eller en annan handling som anger det högsta tillåtna antalet passagerare.

*Krav på passagerarfartygscertifikat gäller inte utländskt fartyg som enligt 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, eller har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.*

## 7 §

Ett fartyg som *skall* ha fribordsmärken enligt 5 § *skall* också ha ett fribordscertifikat.

Ett fartyg som *ska* ha fribordsmärken enligt 5 § *ska* också ha ett fribordscertifikat.

*Detta gäller dock inte fartyg som enligt 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, eller har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.*

**5 kap.**

## 5 §

Besiktningar *skall* göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,

4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och

5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

Besiktningar *ska* göras främst för att

1. undersöka om ett fartyg är sjövärdigt,

*1 a. undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska krav som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG,*

2. undersöka om fartyget är lämpligt att användas som passagerarfartyg,

3. bestämma fartygets minsta tillåtna fribord,

4. undersöka om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation, och

5. undersöka efterlevnaden av bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.

**6 kap.**

## 1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten *eller zonen,*

2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en

uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, *eller*

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer,

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget, *eller*

*11. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart enligt direktiv 2009/100/EG.*

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

## 7 kap.

### Fartområden

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *skall* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *skall* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

### Fartområden och zoner

#### 1 §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka fartområden som *ska* finnas och omfattningen av de olika områdena. Regeringen får också meddela föreskrifter om rätt för Transportstyrelsen att i särskilda fall bestämma att ett fartygs fartområde *ska* ha annan omfattning än vad som följer av föreskrifter som har meddelats med stöd av första meningen.

*Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får även, i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och omfattningen av de olika zonerna.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur ett fartyg *skall* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § *skall* anses vara sjövärdigt,

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

1. hur ett fartyg *ska* vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd för att det enligt 2 kap. 1 § *ska* anses vara sjövärdigt,

*1 a. ytterligare och sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av artikel 5 i direktiv 2006/87/EG,*

2. skyldighet att registrera uppgifter om ombordvarande på passagerarfartyg,

3. lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och säkring av last som ännu inte har förts ombord,

4. rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, samt

5. skyldighet för redare, befälhavare och den som befullmäktigats att på redarens vägnar lämna information att

a. anmäla inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen (1994:1009),

b. anmäla uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet,

c. lämna uppgifter inför ett fartygs ankomst till en hamn eller ankarplats, och

d. lämna uppgifter i situationer där väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att de innebär allvarliga risker för människor eller miljön.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ska ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, samt

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om märkning av fartyg med IMO-identifikationsnummer och om sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyg.

1. fartyg, utöver certifikat som anges i denna lag, ska ha certifikat eller intyg om något visst förhållande som regleras i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

2. utländska fartyg vid sjöfart inom Sveriges sjöterritorium ska ha certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet eller motsvarande handlingar,

*2 a. fartyg i inlandssjöfart, i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG, ska ha ett kompletterande gemenskaps-certifikat eller ett tillfälligt gemenskaps-certifikat,*

3. utländska rederier, som bedriver sjöfart med svenskt fartyg eller använder annat fartyg till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium, ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av en behörig utländsk myndighet eller en motsvarande handling, samt

4. andra fartyg än de som anges i 3 kap. 9 § får användas till sjöfart endast om rederiet har ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och fartyget är försett med ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utfärdande av gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i enlighet med vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG samt fartcertifikat enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.



## Bakgrund

Den internationella regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), ett antal flodkommissioner och EU. Två av de viktigaste inre vattenvägarna i Europa är Rhen och Donau och dessa floder har sina egna flodkommissioner, Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och Donaukommissionen. EU:s särskilda regelverk om transporter på inre vattenvägar har till stora delar sitt ursprung i de regelverk som utarbetats inom UNECE och CCNR.

Anslutningsfördraget för Finland, Sverige och Österrike trädde i kraft den 1 januari 1995. I anslutningsakten anges Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren, Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar vid tillämpningen av EU:s förordningar och direktiv. Angivande av de svenska inre vattenvägarna i anslutningsakten görs till varje enskild förordning och varje enskilt direktiv och inte gemensamt för samtliga rättsakter som avser EU:s regelverk om inre vattenvägar. I vissa av direktiven ges medlemsstaterna möjlighet att besluta om undantag från direktivens tillämpning. Sverige har nyttjat denna möjlighet avseende några av direktiven. I övrigt har Sverige inte vidtagit några åtgärder för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar.

I kommittédirektivet *Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar* (dir. 2009:127) gavs utredningen i uppdrag att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande.

## Utredningens förslag till genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

EU:s regelverk om inre vattenvägar består av ett flertal förordningar och direktiv som bl.a. syftar till harmonisering och ömsesidigt erkännande av regler för att yrkesmässigt bedriva transportverksamhet, tillträde till marknaden för internationella transporter, tillträde för transportföretag att utföra transporter i en medlemsstat där de inte är hemmahörande (cabotage) och gemensamma konkurrensregler. En viktig skillnad, i förhållande till de inre vattenvägarna på kontinenten, är att Sveriges inre vattenvägar inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Det innebär att delar av regelverket inte berör Sverige, t.ex. det rörande strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten, gemensamma bestämmelser för transport av gods eller passagerare på inre vattenvägar mellan medlemsstater i syfte att införa frihet att tillhandahålla sådana transporter, harmoniserade flodinformationstjänster etc.

Regelverket är omfattande och nedan redogörs kortfattat för de viktigaste förordningarna och direktiven för svenskt vidkommande och utredningens förslag till genomförande EU:s regelverk i svensk rätt.

**Rådets förordning (EEG) nr 2919/85 om fastställande av villkoren för tillträde till de avtal som slutits enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen för fartyg som tillhör Rhensjöfarten**

De medlemsstater i EU som inte är fördragsslutande stater<sup>1</sup> enligt den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen ges genom förordningen och dess bilaga möjlighet att utfärda ett dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten, vilket är en förutsättning för att få utföra transporter av gods och personer mellan två punkter belägna vid de farbara inre vattenvägarna på Rhen och dess bifloder.

Utredningen anser att det föreligger ett behov av kompletterande nationell lagstiftning i syfte att utse Transportstyrelsen som behörig myndighet att utfärda och återkalla dokument som intygar att ett fartyg tillhör Rhensjöfarten. Transportstyrelsen bör bemyndigas att utfärda ytterligare föreskrifter om utfärdande och återkallande av ett sådant intyg. Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut att inte utfärda eller att återkalla ett intyg bör finnas. Utredningen har föreslagit att den kompletterande lagstiftningen bör meddelas genom en ny förordning.

**Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande**

Förordningen tar sikte på att säkerställa rätten till cabotage på de inre vattenvägarna i EU. Således ska transportföretag, som ägs av fysiska personer, som är bosatta och är medborgare i en medlemsstat, och juridiska personer som har sitt säte i en medlemsstat och som till övervägande delen ägs av medborgare i en medlemsstat, temporärt få utföra cabotage i en medlemsstat utan att ha säte eller driftsställe där.

Behov av kompletterande nationell lagstiftning är nödvändig. Utredningen föreslår därför att undantaget i 1 a § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. utvidgas till att även omfatta rådets förordning. Likaså bör fartyg som omfattas av rådets förordning undantas från tillämpningen av 3 § förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG**

Om regelverket för inre vattenvägar genomförs i Sverige gäller att Sverige ska samlas in statistikuppgifter om den transporterade mängden gods överstiger en miljon ton. Insamlandet och överförandet av uppgifter till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning omfattas av myndigheten Trafikanalys ansvarsområde, varför något

<sup>1</sup> Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna, Storbritannien och Schweiz är fördragsslutande stater till den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen.

behov av ytterligare kompletterande lagstiftning, enligt utredningens Bilaga 11 uppfattning, inte finns.

### **Direktivet om tillstånd att utföra varutransporter i inlandssjöfart<sup>2</sup>**

Direktivet, som reglerar fysiska och juridiska personers tillträde till transportnäringen i inlandssjöfarten, syftar till att höja fraktförarnas kompetensnivå och därigenom bidra till en sanering av marknaden genom att strukturell överkapacitet försvinner och tjänsternas kvalitet förbättras. Möjlighet finns för en medlemsstat att undanta fraktförare, som enbart är verksamma inom dess territorium på vattenvägar som saknar förbindelse med vattenvägssystem i någon annan medlemsstat, från tillämpningen av direktivet.

Någon motsvarighet till direktivets bestämmelser om särskilda krav på fraktförarens yrkeskompetens för att utföra varutransporter i inlandssjöfart saknas i svensk rätt. Viss jämförelse kan göras med bestämmelserna om trafik tillstånd som införts i yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779). Mot bakgrund av att direktivet endast reglerar frågor om tillträde till transportnäringen och inte frågor om t.ex. behörigheter eller andra frågor som är av direkt betydelse för säkerheten föreslår utredningen att Sverige ska nyttja möjligheten till undantag. Behov av genomförande av direktivet, föreligger i syfte att svenska fraktförare, som önskar utföra transporter på inre vattenvägar i andra medlemsstater, ska kunna få ett bevis om yrkeskompetens av svensk behörig myndighet.

Utredningen föreslår att direktivet bör införlivas i svensk rätt genom en ny förordning om utfärdande av visst slag av intyg för utförande av transporter på inre vattenvägar inom den Europeiska unionen. Förordningen bör kompletteras av föreskrifter på myndighetsnivå. Transportstyrelsen anges som behörig myndighet att utfärda intyg samt att återkalla rätten att utföra varutransport. Möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut om avslag på ansökan om rätt att utföra varutransport i inlandssjöfart och återkallande av denna rätt bör finnas.

### **Direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart<sup>3</sup>**

Direktivet innehåller tekniska föreskrifter för fartyg<sup>4</sup> i inlandssjöfart för ett antal områden, exempelvis skrovstyrka, maskineri och utrustning. Tilläggskrav finns för vissa fartygstyper, såsom passagerarfartyg och fartyg med en längd större än 110 m. Havsgående fartyg omfattas inte av direktivet. Vattenvägarna är indelade i fyra zoner och indelningen av zonerna baseras på våghöjden i en zon. En jämförelse mellan de fartområden som definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och zonerna enligt direktivet ger, relaterat till signifikanta våghöjder, att zon 1 och 2 motsvarar fartområde D och zon 3 och 4 fartområde E. Fart-

<sup>2</sup> Rådets direktiv 87/540/EEG av den 9 november 1987 om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.

<sup>4</sup> Direktivet gäller för fartyg med en längd av 20 meter eller mer och fartyg för vilka produkten L<sup>3</sup>B<sup>3</sup>T (längd, bredd och djupgående) ger en volym överstigande 100 m<sup>3</sup>.

område C, vilket finns i stora delar av norra Vänern, kan inte anses omfattas av de zoner som tillämpas för de inre vattenvägar som direktivet är tillämpligt på. Direktivet medger att en medlemsstat antar ytterligare tekniska krav än de som följer av direktivet. Ytterligare krav får dock endast antas inom vissa i direktivet angivna teknikområden och zoner.

#### *Behov av säkerhetshöjande åtgärder*

I utredningens jämförelse mellan direktivet och nu gällande regler för fartyg som bedriver trafik i fartområdena C, D och E bedöms säkerhetsnivån vara betydligt lägre, eller reglering helt saknas, när det bl.a. gäller besiktningintervall, konstruktivt brandskydd på lastfartyg, brandpumpskapacitet, vissa fribordskrav, krav på dubbelbotten/dubbel-skrov för vissa fartygstyper, flödningsvinkelkrav för passagerarfartyg och intaktstabilitetskriterier för lastfartyg.

För att åtgärda dessa brister har utredningen föreslagit att Transportstyrelsen, med stöd av ett nytt bemyndigande i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen, ska ta fram bestämmelser om ytterligare krav inom dessa områden samt ställa krav på klasscertifikat för fartyg i inlandssjöfart i den mån direktivet medger sådana ytterligare tekniska krav. När det t.ex. gäller konstruktivt brandskydd på lastfartyg saknas möjligheter att anta tilläggskrav enligt direktivet varför alternativa åtgärder måste övervägas.

#### *Sjöområden motsvarande fartområde C*

Direktivet är inte tillämpligt på fartyg i inlandssjöfart som trafikerar sjöområden motsvarande fartområde C, t.ex. norra delarna av Vänern. För att fartyg certifierade för inre vattenvägar ska kunna trafikera dessa sjöområden krävs att överväganden görs om Sverige ska uppställa egna krav, utöver dem som följer av direktivet, för att säkerställa att en tillräcklig säkerhetsnivå uppnås för denna trafik.

#### *Nya definitioner i fartygssäkerhetslagen*

Utredningen har föreslagit att följande definitioner ska införas i 1 kap. fartygssäkerhetslagen: *fartyg i inlandssjöfart*, *gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart* samt *kompletterande* respektive *tillfälligt gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*.

#### *Krav på gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

För fartyg som uppfyller de tekniska föreskrifterna i direktivet ska den av medlemsstaten utsedda behöriga myndigheten utfärda ett certifikat som benämns *gemenskapscertifikat för fartyg inlandssjöfart*. Utredningen har föreslagit att en ny bestämmelse införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen om vilka fartyg som är skyldiga att ha ett sådant certifikat för att få trafikera inre vattenvägar. Fartyg som är skyldiga att ha ett sådant certifikat undantas från krav på fartcertifikat, passagerarcertifikat och fribordscertifikat.

Vidare har utredningen föreslagit att svenska passagerarfartyg ska undantas från direktivets tillämpning.

Huvudregeln enligt direktivet är att fartyg som har ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen ska få trafikera de inre vattenvägarna enbart försedda med det certifikatet. Utredningen har föreslagit att en bestämmelse om detta införs i 3 kap. fartygssäkerhetslagen. Därvid bör även förtydligas att när det är särskilt föreskrivet, dvs. i det fall en medlemsstat meddelat ytterligare tekniska krav i enlighet med direktivet, ska fartyg som har ett sådant certifikat även vara försett med ett *kompletterande gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart*.

Transportstyrelsen ska, enligt utredningens förslag, bemyndigas att meddela föreskrifter om sådana certifikat i enlighet med vad som följer av artikel 4 i direktivet.

#### *Tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*

Möjlighet finns för medlemsstaterna att under vissa förutsättningar utfärda *tillfälliga gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart*. I vilka fall ett sådant kan utfärdas anges i direktivet. Det är upp till varje medlemsstat att bestämma dels om tillfälliga gemenskapscertifikat ska få utfärdas, dels i vilka av de i direktivet angivna fallen det i sådant fall ska utfärdas. Utredningen har föreslagit att Transportstyrelsen ska bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

#### *Sjövärdighet*

Nivån för när ett fartyg i inlandssjöfart ska anses vara sjövärdigt följer av bilaga II till direktivet. Direktivet medger dock, som ovan påpekats, utrymme för Sverige att anta ytterligare eller sänkta krav inom vissa i direktivet angivna teknikområden och zoner. Utredningen har därför föreslagit dels att ett tillägg görs i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att de tekniska krav som följer av direktivet ska beaktas vid bedömningen av om ett fartyg är sjövärdigt, dels att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela ytterligare eller sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart enligt vad som följer av artikel 5 i direktivet.

#### *Tillsyn och inskränkningar i rätten att använda fartyg*

I direktivet finns bestämmelser om inspektioner och ytterligare inspektioner vilka motsvarar fartygssäkerhetslagens bestämmelser om besiktning och inspektion av fartyg.

Utredningen har föreslagit att ett tillägg görs i 5 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen för att förtydliga att besiktning ska göras för att undersöka om ett fartyg i inlandssjöfart uppfyller de tekniska föreskrifter som följer av direktivet. Vidare har föreslagits att ett tillägg görs i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om tillsynsförrättningar för fartyg i inlandssjöfart ska iaktta vad som följer av bilaga II till direktivet.

Enligt direktivet får en behörig myndighet när som helst kontrollera om ett fartyg medför ett certifikat som är giltigt enligt bestämmelserna i direktivet och uppfyller föreskrifterna i certifikatet eller utgör en uppenbar fara för de personer som befinner sig ombord, för miljön eller sjö-

farten. Utredningen har därför föreslagit att ett tillägg införs i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen om att ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att ett fartyg inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller *zonen*.

#### *Uppdrag till erkända organisationer*

Av direktivet följer att en behörig myndighet helt eller delvis kan avstå från besiktning i samband med utfärdande av ett gemenskapscertifikat om fartyget kan visa upp ett giltigt intyg utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap. Med ett godkänt klassificeringssällskap avses ett klassificeringssällskap som godkänts i enlighet med kriterierna och förfarandena i en av bilagorna till direktivet. Den aktuella bilagan innehåller kriterier för godkännande av klassificeringssällskap, förfarande för godkännande av klassificeringssällskap och en förteckning över godkända klassificeringssällskap. För närvarande har Bureau Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyd's Register of Shipping godkänts.

Utredningen har föreslagit att det införs en ny bestämmelse i 9 kap. fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen genom avtal får uppdra åt en erkänd organisation att utföra besiktning av fartyg i inlandsjöfart. Av den nya bestämmelsen bör vidare framgå att ett sådant avtal får, när det avser fartyg som uteslutande trafikerar nationella inre vattenvägar, slutas med en organisation som erkänts och godkänts av Sverige enligt direktiv 94/57/EG. I annat fall får avtal endast slutas med klassificeringssällskap som finns angivna i bilaga till direktivet.

#### *Klassificering av inre vattenvägar*

Direktivets klassificering av inre vattenvägar i zoner skiljer sig från fartygssäkerhetsförordningens bestämmelser om fartområden. Det är varje medlemsstat som anger vilka vattenområden inom dess territorium som är att hänföra till respektive zon. UNECE har utarbetat en rekommendation med kriterier för klassificeringen. Utredningen har föreslagit att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka vattenområden som ska omfattas av dessa zoner.

#### *Behörig myndighet*

Om direktivets bestämmelser genomförs i fartygssäkerhetslagen enligt ovan blir lagens befintliga bestämmelser om att Transportstyrelsen utfärdar certifikat samt utövar tillsyn enligt lagen även tillämpliga för fartyg i inlandssjöfart. Behov av nya bestämmelser saknas.

#### *Övrigt angående det tekniska direktivet*

Med anledning av det tekniska direktivet har utredningen vidare föreslagit bl.a. följande.

- bemyndigande för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter i enlighet med direktivet avseende utfärdande av gemenskapscertifikat,
- tydliggörande av att certifikaten enligt direktivet ska utformas enligt förlagor som finns i bilaga till direktivet,

- tydliggörande av att Transportstyrelsen vid meddelande av föreskrifter om giltighetstid för certifikaten ska iakttä vad som följer av direktivet.

### Direktivet om fartcertifikat<sup>5</sup>

Syftet med direktivet är att förbättra sjösäkerheten i gemenskapens inlandssjöfart genom dels angivande av minimiuppgifter som certifikaten ska innehålla, dels ömsesidigt erkännande av certifikaten. Direktivet är tillämpligt på fartyg som inte omfattas av direktiv 2006/87/EG<sup>6</sup>, dvs. fartyg som används för godstransport, med en samlad dödvikt om 20 metrisk ton eller däröver, med en längd som inte överstiger 20 meter eller som har en volym som inte överstiger 100 m<sup>3</sup>.

Sverige har nyttjat möjligheten att göra undantag från direktivets tillämpning för fartyg som inte lämnar statens inre vattenvägar. Utredningen har efter övervägande funnit att Sverige bör fortsätta nyttja denna möjlighet.

Behov av genomförande av direktivet föreligger dock i syfte att svenskregistrerade fartyg, som önskar trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar, ska kunna få ett fartcertifikat som uppfyller kraven i direktivet utfärdat av svensk behörig myndighet. Begäran kan även komma från andra medlemsstater om att Sverige ska utfärda ett fartcertifikat för ett utländskt fartyg enligt direktivet.

Utredningen har därför föreslagit att tillägg görs i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen om att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om utfärdande av fartcertifikat enligt direktivet för fartyg som avser att trafikera andra medlemsstaters inre vattenvägar.

### Direktivet om transport av farligt gods<sup>7</sup>

Genom direktivet och dess bilagor införlivas de europeiska överenskommelserna om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), på järnväg (RID) och på inre vattenvägar (ADN) med EU:s lagstiftning. Direktivet tillämpas på transport av farligt gods med angivna transportslag inom eller mellan medlemsstaterna samt på lastning och lossning. Det är tillämpligt både för *förpackat farligt gods* och *farligt gods i bulk*. Sverige har nyttjat möjligheten att göra undantag från direktivets tillämpning avseende transporter med fartyg.

Vid transporter av förpackat farligt gods på svenska vatten, dvs. även de inre vattenvägarna, är det bestämmelserna i IMDG-koden som är tillämpliga. För vissa transporter till och från Sverige är även Östersjöavtalet tillämpligt. För bulktransporter av farligt gods är, beroende på vilken typ av gods som transporteras, IBC-koden, IGC-koden, IMSBC-koden eller MARPOL tillämpliga.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG av den 16 september 2009 om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.

<sup>6</sup> Jfr artikel 21 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och avsnitt 8.

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Utredningen har, efter en översiktlig jämförelse mellan IMDG-koden och ADN dragit slutsatsen att ADN inte ger samma säkerhetskydd som IMDG-koden eftersom samlastning och separering mellan olika slag av farligt gods är mindre strikt i ADN än i IMDG-koden. För bulktransporter av farligt gods har utredningen inget generellt svar på vilket regelverk som ger den högsta säkerhetsnivån. Det kan dock konstateras att nu gällande svenska regler har ett mer omfattande krav på dubbelbotten för de aktuella lasterna. Med hänsyn härtill och till att regelverket i ADN är mycket omfattande, särskilt i förhållande till den begränsade transportmängd som det skulle vara tillämplig på, har utredningen bedömt att undantag från direktivets tillämpning även fortsättningsvis ska gälla.

### **Direktiverna om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat<sup>8</sup> och om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis<sup>9</sup>**

#### *Direktivet om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat*

Av direktivet om ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat följer att Sverige ska erkänna båtförarcertifikat utfärdade i en annan medlemsstat, dvs. de båtförarcertifikat som finns upptagna i bilaga 1 till direktivet ska vara direkt giltiga för fart på svenska inre vattenvägar. Vidare följer att båtförarcertifikat för navigering på Rhen, som utfärdas i överensstämmelse med den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska vara giltiga för fart på svenska inre vattenvägar.

Utredningen har därför föreslagit att en ny bestämmelse införs i 1 kap. förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal om att båtförarcertifikat upptagna i bilaga 1 till direktivet eller som omfattas av den reviderade konventionen om sjöfarten på Rhen, ska erkännas för fart på svenska inre vattenvägar. Utredningen har även föreslagit att Sverige, vid erkännande av båtförarcertifikat enligt direktivet, ska nyttja den möjlighet som ges i direktivet om att en medlemsstat får ställa samma villkor angående minimiålder som ställs i denna medlemsstat för utfärdande av ett båtförarcertifikat. Tillägg härom har föreslagits införas i den ovan föreslagna bestämmelsen i 1 kap. behörighetsförordningen.

#### *Direktivet om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis*

Direktivet om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar avser att skapa enhetliga gemenskapsregler för utfärdande av båtförarcertifikat. Sverige har lämnat dispens från tillämpningen av direktivet för befälhavare på fartyg som endast använder svenska inre vattenvägar, dvs. vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats inre vattenvägar. Direktivet innebär att Sverige, trots nyttjande av undantaget, måste godkänna certifikat som utfärdats för en befälhavare enligt direk-

<sup>8</sup> Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar.

<sup>9</sup> Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar.



tivet i en annan medlemsstat för framförande av fartyg på svenska inre vattenvägar. Risk finns för att befälhavare med lägre krav än vad som följer av de svenska bestämmelserna kan komma att framföra fartyg på de svenska inre vattenvägarna. Det föreligger inte heller några hinder för en svensk medborgare att få ett certifikat enligt direktivet i annan medlemsstat och på så sätt undkomma de högre ställda krav som ställs enligt svenska bestämmelser. Resultatet blir att högre krav ställs på svenska befälhavare än en befälhavare från en annan medlemsstat. Möjligheten till dispens bör därför, enligt utredningens uppfattning, inte nyttjas.

Utredningen har därför bedömt att direktivet bör genomföras i svensk rätt. Utredningen avstår dock från att lämna förslag till ny befälsutbildning för framförande av inre vattenvägsfartyg. Den närmare utformningen av denna utbildning bör i stället lämpligen inlemmas i Transportstyrelsens utredning om utbildning för befäl i skärgårdstrafiken.

## **Bemanning, arbets- och vilotider**

### *Bemanning*

Inom EU finns inte någon gemensam reglering avseende antal besättningsmän och besättningens sammansättning på fartyg avsedda för fart på inre vattenvägar. Bemanning av fartyg regleras dels genom bindande föreskrifter utfärdade av CCNR, Sava kommissionen och Moselle kommissionen, dels genom icke bindande föreskrifter utfärdade av UNECE och Donau kommissionen. Nationella bestämmelser om bemanning är tillämpliga dels för de inre vattenvägar som är belägna utanför dessa kommissioners geografiska område, dels för inrikes trafik. De av CCNR utfärdade bestämmelserna om fartygsbesättningar innebär att det är klassificeringen av fartyget och hur stor del av ett dygn ett fartyg seglas som avgör hur stor besättningen ska vara och hur den ska vara sammansatt. Då det inom EU saknas en gemensam reglering av bemanning på fartyg i inlandssjöfart kommer svenska bestämmelser om fastställande av säkerhetsbesättning att vara tillämpliga för dessa fartyg.

### *Arbets- och vilotider*

Regleringen av arbetstidens förläggning för mobila arbetstagare inom transportsektorn på inre vattenvägar är allmänt hållen. Arbetstidsdirektivet<sup>10</sup>, som är tillämpligt för dessa arbetstagare, har karaktären av ett ramdirektiv och någon mer detaljerad reglering för inre vattenvägar motsvarande den som finns för vägtransportsektorn saknas. Härtill kommer att mobila arbetstagare undantas från stora delar av arbetstidsdirektivets bestämmelser. Utredningen anser att, då arbetstidsdirektivet framstår som tämligen konturlöst i sin reglering av arbetstiden för sjömän ombord på fartyg för inre vattenvägar, öppnar det för arbetstider som inte tillämpas i övrigt i svenskt arbetsliv. Utredningen har därför gjort bedömningen att lagen (1998:958) om vilotid för sjömän bör tillämpas även för den nu aktuella typen av fartyg. Dock vet vi ännu inte

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

vilka trafikmönster eventuella inre vattenvägsfartyg kommer att ha. Framtiden får slutligt utvisa om en ändring av arbets- och vilotidsregleringen marginellt måste göras.

### **Krav på motorer och kvalitet på bränsle för fartyg i inlandssjöfart**

Följande tre direktiv är av intresse, arbetsmaskinsdirektivet<sup>11</sup>, bränslekvalitetsdirektivet<sup>12</sup> och det marina bränsledirektivet<sup>13</sup>. I arbetsmaskindirektivet finns bestämmelser om motorer som är avsedda att installeras i fartyg i inlandssjöfart. Bränslekvalitetsdirektivet innehåller minikrav för bensen och diesel i mobila maskiner, inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss. I marina bränsledirektivet fastställs gränsvärden för svavelhalten för bl.a. petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart när de är till sjöss.

Direktiven har införlivats i svensk rätt, dock inte i de delar som avser fartyg i inlandssjöfart. Utredningen har därför föreslagit att följande åtgärder vidtas. Tillägg görs i 1 § lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner om att med mobil maskin avses fartyg i inlandssjöfart när de inte är till sjöss. Vidare görs ett tillägg i 2 § förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle i syfte att tydliggöra att även petroleumbaserade flytande bränslen som används ombord på fartyg i inlandssjöfart, när dessa är till sjöss, inkluderas i förordningens definition av marint bränsle.

### **Potentialen att utveckla sjötransporterna på de inre vattenvägarna**

Utredningen har tagit fram uppgifter om transporterade godsmängder till och från hamnar i Väner och Mälaren. Ett antal problem har därvid identifierats. Detta gäller inte minst tillgången på statistik för det gods som transporteras med de olika trafikslagen. Hamnarnas statistik gör att bilden av de volymer som transporteras med sjöfart är relativt heltäckande, såväl vad avser anlop och fartygsstorlekar som volymer och godsslag. Däremot saknas motsvarande statistik för lastbils- och järnvägstransporter som kan brytas ner på läns- eller kommunnivå. Som en följd av detta har uppgifterna, i den mån de funnits tillgängliga, kommit att hämtas från andra utredningar, analysrapporter och olika hemsidor, eftersom det varit helt omöjligt för utredningen att skapa en egen statistik för gods på lastbil och järnväg. Det befintliga underlaget av prognoser och utredningar har dessutom kompletterats i form av möten och intervjuer som genomförts med hamnar, regionföreträdare, transportköpare och transportörer inom landet.

På grundval av ovan nämnt material har utredningen dragit slutsatsen att ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar måste bidra till

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärming av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som ska monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

<sup>13</sup> Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG.

betydligt lägre transportkostnader för sjöfarten för att göra denna transportlösning intressant för näringslivet och därmed medföra ökad transport på inre vattenvägar. Svårigheten är att bedöma kostnadens inverkan på transportvalet, då detta beror på ett flertal samverkande faktorer. Hur mycket lägre kostnaderna måste bli för att det ska bli intressant för den del av näringslivet som har potentiellt gods att öka den andel man transporterar på inre vattenvägar är svårt för utredningen att svara på, utan det måste näringslivet själv göra.

### **EU-finansiering för utveckling av inre vattenvägar**

EU-kommissionen har ett antal stödprogram där olika typer av projekt som syftar till att utveckla sjötransporterna och därigenom effektivisera unionens transportnät kan få finansiellt stöd. De två stödprogram som syftar till att stödja utvecklingen av EU:s transportsystem är programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt Marco Polo II-programmet. Därutöver finns ett antal regionala program inom ramen för EU:s strukturfonder som också kan nyttjas för medfinansiering av gränsoverskridande åtgärder för att utveckla transportsystemet.

Ett införande av Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern samt Södertälje kanal och Mälaren i TEN-T riktlinjerna bedöms leda till att Vänerhamn och Västerås hamn behöver klassas om från att vara TEN-T kusthamnar av kategori A till att vara TEN-T inre vattenvägshamnar. En sådan åtgärd bedöms inte öka möjligheterna till att få EU-bidrag till infrastrukturåtgärder i dessa vattenvägar. Bidragsprocenten för TEN-T inre vattenvägshamn och kusthamn är densamma. Syftet med att ge bidrag till TEN-T inre vattenvägshamn är att underlätta transporter mellan medlemsländerna. Då Sveriges inre vattenvägar inte är sammanbundna med övriga medlemsstaters inre vattenvägar saknas ett s.k. europeiskt mervärde när det gäller utvecklingen av inre vattenvägar i Sverige. Det är därför, enligt utredningen, mer logiskt att de svenska hamnarna även fortsättningsvis klassas som kusthamnar så att syftet med att binda samman Sveriges kusthamnar med andra medlemsstaters kusthamnar kan tillgodoses. Viktigt att notera är också att vid en omklassning av TEN-T kusthamn av kategori A till inre vattenvägshamn skulle möjligheten till sjömotorvägsprojekt försvinna.

## Förteckning över remissinstanserna – SOU 2011:4

Efter remiss har yttranden lämnats av Göta hovrätt, Kommerskollegium, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmland, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Trafikverket, Trafikanalys, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Sjöfartsforum, Sjöbefälsförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening samt Vänerregionens Näringslivsråd.

Därutöver har Västra Götalandsregionen, Region Värmland, Kristinehamns kommun, Vänersborgs kommun, Vänerhamn AB, Erik Thun AB, Näringslivets regelnämnd samt Lidköpings kommun kommit in med yttranden.

Riksrevisionen, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Mälardalsrådet samt LO har fått tillfälle men avstått från att yttra sig.

Juridiska institutionen vid Stockholms universitet, Södermanlands läns landsting, Västmanlands läns landsting, Lotsförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges skeppsmäklareförening, Sveriges Transportindustriförbund, Transportgruppen, Sveriges hamnar, SEKO Sjöfolk samt Sjöfartens Arbetsgivareförbund har fått tillfälle men inte kommit in med något yttrande.

## Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 1 kap. 5 §, 5 kap. 3 och 7 §§ samt 7 kap. 11 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 3 kap. 1 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **5 §<sup>1</sup>**

Med erkänd organisation avses i denna lag en sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg.

*En organisation enligt denna lag kan vara ett klassificerings-sällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar.*

*Med erkänt klassificerings-sällskap avses i denna lag ett sådant sällskap som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG<sup>2</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2012/49/EU av den 10 december 2012 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart.<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:549.

<sup>2</sup> EUT L 389, 30.12.2006, s. 1 (Celex 32006L0087).

<sup>3</sup> EUT L 6, 10.1.2013, s. 49 (Celex 32012L0049).

**3 kap.**

## 1 a §

*Följande fartyg som trafikerar inre vattenvägar ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlands-sjöfart.*

*1. Fartyg som inte är passage-rarfartyg med en längd av minst 20 meter, eller för vilket produkten av längd, bredd och djupgående ger en volym på minst 100 m<sup>3</sup>.*

*2. Bogserfartyg och skjut-bogserare som är avsedda att bogsera, sidobogsera eller påskjuta sådana fartyg som avses i 1 eller flytande utrustning.*

*3. Passagerarfartyg.*

*Flytande utrustning ska också ha sådant certifikat.*

*Havsgående fartyg som tillfälligt trafikerar inre vattenvägar och som har giltiga certifikat för havsgående trafik behöver inte ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlands-sjöfart.*

**5 kap.**3 §<sup>4</sup>

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation *eller ett erkänt klassificeringssällskap* för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen.

## 7 §

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *skall* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *skall* göras inom tre månader från det att

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § *ska* besiktigas om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. En sådan besiktning *ska* göras inom tre månader från det att

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:1378.

ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats.

ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen har avslutats. *För fartyg som har ett gemenskaps-certifikat för fartyg i inlandssjöfart ska en besiktning i stället göras innan fartyget företar någon ny resa.*

Bilaga 13

## 7 kap.

### 11 §<sup>5</sup>

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.*

*Ett avtal som avses i första stycket får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.*

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan än en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat som bara avser utrustning till fartyg och personlig skyddsutrustning, samt föreskriva eller för särskilda fall besluta att sådana certifikat ska ha samma giltighet som certifikat som utfärdas av Transportstyrelsen.

*Transportstyrelsen får överlåta till en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord.*

*Innehållet i överlåtelsen ska regleras genom ett avtal. Avtalet får innehålla en begränsning av statens rätt att från organisationen kräva ersättning för skadestånd som staten ålagts att betala på grund av organisationens vållande. En sådan begränsning ska vara förenlig med vad som anges i detta avseende i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2011:549.

*Transportstyrelsen får överlåta till ett erkänt klassificerings-sällskap att besikta fartyg som enligt 3 kap. 1 a § ska ha ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart. Om fartyget uteslutande trafikerar inre vattenvägar i Sverige får en överlåtelse i stället ske till en erkänd organisation.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014.

För fartyg som vid ikraftträdandet har giltiga certifikat för aktuell fart träder denna lag i kraft när certifikatets giltighet upphör, dock senast den 30 december 2018.



## Förteckning över remissinstanserna – Näringsdepartementets promemoria

Bilaga 14

Efter remiss har yttranden lämnats av Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Linköping, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Ekonomistyrningsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Trafikverket, Trafikanalys, Regelrådet, Arbetsmiljöverket, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Näringslivets regelnämnd, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Föreningen Sveriges Varv och Bureau Veritas.

Därutöver har Erik Thun AB och Ahlmark Lines A.-B. lämnat ett gemensamt svar.

Linnéuniversitetet, Sveriges Kommuner och Landsting Sjöbefälsföreningen samt Svensk Försäkring har fått tillfälle men har avstått från att yttra sig.

Kalmar tingsrätt, Juridiska institutionen vid Stockholms universitet, Chalmers tekniska högskola, Region Värmland, SEKO Sjöfolk, Sjöfartsforum, Svenskt Näringsliv, Lloyd's Register och Germanischer Lloyd Sweden AB har fått tillfälle men har inte kommit in med något yttrande.