

## **Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast**

### **Transportstyrelsens förslag:**

- att ändringar till CSS-koden antagna genom MSC.1/Circ.1623 införlivas i föreskriftens bilaga 3 samt att definitionen av CSS-koden i 1 kap. 2 § uppdateras.
- att ändringar till timmerlastkoden antagna genom MSC.1/Circ.1624 införlivas i föreskriftens bilaga 4 samt att definitionen av timmerlastkoden i 1 kap. 2 § uppdateras.
- att ändringar i riktlinjer för upprättande av lastsäkringsmanual antagna genom resolution MSC.1/Circ.1353/Rev.2 införlivas i föreskriftens 1 kap. 10 § samt i bilaga 2.
- att ändringar i riktlinjer för att inträda i stängda utrymmen ombord på fartyg antagna genom resolution A.1050(27) införlivas i bilaga 7 till föreskriften.
- att riktlinjer för lastsäkring vid transport av vägfordon ombord på ro-ro fartyg antagna genom resolution MSC.479(102) införlivas i 1 kap. 12 § samt bilaga 8.
- att sista stycket i 1 kap. 12 § stryks.

## **A. Allmänt**

### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

#### 1.1 CSS-koden<sup>1</sup> och timmerlastkoden<sup>2</sup>

Den internationella sjöfartssäkerhetsorganisationen, IMO, har antagit ett antal ändringar till den internationella sjösäkerhetskonventionen SOLAS. På IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC, Maritime Safety Committee), möte 102 under november 2020 antogs genom MSC.1/Circ.1623 ändringar till CSS-koden<sup>3</sup> och genom MSC.1/Circ.1624 ändringar till timmerlastkoden<sup>4</sup>.

Eftersom Sverige har införlivat båda koderna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast, bör föreskriften uppdateras för att omhänderta de beslutade ändringarna.

CSS-koden reglerar hur last och lastbärare ska säkras på fartyg. Den har införlivats genom 1 kap. 2 och 12 §§ TSFS 2010:174 och är publicerad som bilaga 3 till föreskriften. I definitionen i 1 kap. 2 § anges vilken version av koden som gäller i Sverige genom hänvisningar till samtliga gällande regelverk. I gällande lydelse av föreskriften finns Annex 13 införlivad genom MSC/Circ.1026, som inte är upphävd. Av MSC.1/Circ.1623 framgår dock att Annex 13 ersätts med den nya lydelsen i sin helhet. MSC/Circ.1026 kommer därför att tas bort från bilaga 3 och ersättas med MSC.1/Circ.1623. MSC/Circ.1026 kommer dock att stå kvar i definitionen till CSS-koden i 1 kap. 2 § eftersom den inte är upphävd.

Timmerlastkoden gäller alla fartyg över 24 m som transporterar timmer. Den har införlivats genom 1 kap. 12 § TSFS 2010:174 och publicerats som bilaga 4 till föreskriften. Genom MSC.1/Circ.1624 har tre regler i koden ändrats, bland annat en hänvisning till Annex 13 till CSS-koden. Cirkuläret kommer att införlivas genom att läggas till i slutet av bilaga 4.

---

<sup>1</sup> (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) antagen genom IMO-resolution A.714(17).

<sup>2</sup> (Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes, 2011 (2011 TDC Code), antagen genom IMO-resolution A.1048(27).

<sup>3</sup> Koden för säker stuvning och säkring av last.

<sup>4</sup> Koden för säkerheten vid transport av timmer som däckslast.

## 1.2 Reviderade riktlinjer för lastsäkring vid transport av vägfordon ombord på ro-ro fartyg<sup>5</sup>

Genom 1 kap. 12 § TSFS 2010:174 har Sverige införlivat resolution A.581(14) gällande riktlinjer för lastsäkring vid transport av vägfordon ombord på ro-ro fartyg som krav vid upprättande av lastsäkringsmanual. Riktlinjen finns publicerad som bilaga 8 till föreskriften. IMO har genom resolution MSC.479(102) beslutat att revidera riktlinjen och ersätta den med MSC.479(102). Resolution A.581(14) har därmed upphört att gälla och ska tas bort från föreskriften. Hänvisningen i 1 kap. 12 § ska därför revideras och resolutionen i bilaga 8 ersättas med den gällande A.581(14).

Bilagan innehåller ytterligare två cirkulär; MSC/Circ.812 samt MSC.1/Circ.1355, som innehåller ändringar av A.581(14) och en ändring av Annex 13. Eftersom MSC.479(102) är en uppdaterad version av riktlinjerna och Annex 13 har uppdaterats i bilaga 3 enligt MSC.1/Circ.1623 kommer både MSC/Circ.812 och MSC.1/Circ.1355 att tas bort. Bilaga 8 kommer därför endast att innehålla MSC.479(102).

## 1.3 Riktlinjer för upprättande av lastsäkringsmanual<sup>6</sup>

Av SOLAS kap VI regel 5.6 framgår det att administrationen ska säkerställa att ett fartygs lastsäkringsmanual ska vara upprättad enligt en standard som inte understiger relevanta riktlinjer framtagna av IMO.

Riktlinjer för upprättande av lastsäkringsmanual är inte en del av själva CSS-koden utan ett separat cirkulär som i den svenska föreskriften införlivats som tvingande krav i 1 kap. 10 § och bilaga 2. Den i föreskriften gällande lydelsen MSC.1/Circ.1353/Rev.1 har upphört att gälla och ersatts av cirkulär MSC.1/Circ.1353/Rev.2. Det reviderade cirkuläret införlivas genom att hänvisningen i 1 kap. 10 § och föreskriftens bilaga 2 uppdateras.

## 1.4 Reviderade rekommendationer för att inträda i stängda utrymmen ombord på fartyg<sup>7</sup>

Resolution A.864(20) innehåller rekommendationer för att inträda i stängda utrymmen ombord på fartyg och nämns i allmänna rådet till 1 kap. 17 § samt finns publicerad som bilaga 7. Rekommendationerna har reviderats

---

<sup>5</sup> Guidelines for securing arrangements for the transport of road vehicles on ro-ro ship, antagen genom IMO-resolution MSC.479(102).

<sup>6</sup> Guidelines for the preparation of the cargo securing Manual MSC.1/Circ.1353/Rev.2.

<sup>7</sup> Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, antagen genom IMO-resolution A.1050(27).

och ersatts av resolution A.1050(27). Bilaga 7 behöver därför ersättas med gällande version.

### 1.5 Sista stycket i 1 kap. 12 § stryks

Sista stycket i 1 kap. 12 § innehåller en formel för att beräkna reducerad acceleration vid tillämpning av Annex 13 i CSS-koden. Genom ändringarna i Annex 13 till CSS-koden kommer detta att regleras direkt i Annexet. Eftersom det reviderade Annex 13 kommer att införlivas i föreskriften blir sista stycket i 1 kap. 12 § överflödigt och bör tas bort.

## 2. Vad ska uppnås?

Genom att införliva ändringarna beskrivna i 1.1–1.5 kommer TSFS 2010:174 att harmonisera med internationella överenskommelser. Ändringen av CSS-koden Annex 13 beskriven i 1.1 kommer att ge fartyg möjlighet att anpassa lastsäkring i förhållande till våghöjden som förväntas råda under resan. Revideringen av Annex 13 innebär även att de nationella bestämmelser om reducering av accelerationskrafter nämnda i 1.5 blir överflödiga då detta regleras genom de harmoniserade reglerna i Annex 13.

Revideringen av timmerlastkoden och de båda riktlinjer nämnda i 1.2 och 1.3 görs som en direkt följd och återspeglar revideringen av Annex 13 till CSS-koden.

Genom att införliva de reviderade rekommendationerna så kommer den upphävda resolutionen A.864 bytas ut mot resolution A.1050. På så sätt kommer föreskriften innehålla de senaste rekommendationerna och risken för att den upphävda resolutionen används ombord på fartygen minskar.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Ändringarna som bestämdes på MSC 102 har utarbetats under lång tid och Sverige har varit drivande i arbetet genom att föreslå ändringarna till Annex 13 av CSS-koden under MSC 98 (dokument MSC 98/20/10). I kapitel 7 till Annex 13 presenteras en metod för att räkna ut accelerationskrafterna som verkar på lasten. I det kapitlet framgår vidare att dessa krafter kan reduceras för fartyg verksamma i avgränsade områden, men ger ingen vägledning om hur krafterna kan reduceras. Sverige har infört en egen modell för reduktion av accelerationskrafterna men har efterfrågat att IMO utvecklar en harmoniserad metod genom inlagan MSC 98/20/10.

IMO har på bland annat Sveriges begäran utvecklat en harmoniserad metod och reviderat CSS-koden, timmerlastkoden, riktlinjer för upprättande av lastsäkringsmanual och riktlinjer för lastsäkring vid transport av vägfordon ombord på ro-ro fartyg.

Om ändringarna inte implementeras i föreskriften har Transportstyrelsens arbete med att ta fram ändringarna som beslutades på MSC 102 varit förgäves. Därutöver kommer svenska aktörer inte ges samma förutsättningar när det kommer till lastsäkring och det svenska regelverket skulle vara omodernt i jämförelse med stater som införlivat de senaste ändringarna. Vidare så uppfyller inte Sverige sina internationella åtaganden om vi inte införlivar de senaste ändringarna beslutade av IMO.

Rekommendationerna för att inträda i stängda utrymmen ombord på fartyg antagen resolution A.864 har ersatts av resolution A.1050(27). Om inget görs så kommer TSFS 2010:174 referera till den upphävda resolutionen, vilket i sin tur kan antas inverka negativt på säkerheten ombord.

### 3.2 Regleringsalternativ

När det gäller ändringarna i CSS-koden och timmerlastkoden är det fråga om delvis tvingande internationella bestämmelser. Där det saknas nationellt handlingsutrymme att utforma reglerna på något annat sätt än det som överenskommit internationellt finns bara alternativet att införliva ändringar såsom tvingande svensk rätt. De delar som inte är tvingande, som Annex 13, har Sverige dock valt att införliva för att säkerställa att vi följer samma utveckling som övriga konventionsstater.

Då de omnämnda internationella regleringarna är införlivade i TSFS 2010:174 genom att vi har skrivit referenser och lagt in bilagor, är det ett passande system att enbart justera de aktuella referenserna i föreskriften. Att reglera uppdateringarna på annat sätt bedöms inte som ett alternativ då det skulle vara avvikande från hur det är införlivat i föreskriften fram till idag. Det skulle också kräva en översyn av hela föreskriften, vilket inte är avsett att göras i det här arbetet.

Eftersom det som nämnt bara finns ett relevant lösningsalternativ vad gäller införlivande av, dvs. reglering i form av ändring i TSFS 2010:174, kommer under detta avsnitt inga andra lösningsalternativ att utredas.

## 4. Vilka är berörda?

Rederier som ska upprätta lastsäkringsmanual i enlighet med 1 kap. 12 § TSFS 2010:174.

Fartygsanställda som lastsäkrar i enlighet med lastsäkringsmanual.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Svenska rederier med fartyg som innehar lastsäkringsmanualer utfärdade av Transportstyrelsen och som omfattas av de reviderade reglerna behöver uppdatera sina lastsäkringsmanualer. Med de nya reglerna kommer fartyg som använder sig av väderberoende lastsäkring kunna lastsäkra på ett annat sätt men det innebär inte några strängare krav. Snarare kan de nya reglerna anses medföra lättnader vid gynnsamma väderförhållanden.

### 5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna bedöms inte få några effekter för den enskilda medborgaren, såsom resenärer eller transportköpare.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Eftersom godkännande av lastsäkringsmanualer är delegerat till klassificeringssällskap förväntas de föreslagna ändringarna inte påverka Transportstyrelsens verksamhet. Inte heller övriga statliga myndigheter, regioner eller kommuner kommer att påverkas av ändringarna.

### 5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna bedöms inte få några mätbara effekter på miljön.

### 5.5 Externa effekter

Inga externa effekter har kunnat identifieras.

## 6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Som redogjorts för i avsnitt 3 så anses reglering så som föreslagits vara det enda alternativet, eftersom det rör sig om ett införlivande av internationella överenskommelser.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Föreskrifterna meddelas med stöd av 2 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), enligt vilket Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om lastning, lossning, minsta tillåtna fribord, fribordsmärken och om säkring av last som ännu inte har förts ombord.

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Det saknas EU-rättslig reglering på området. Samtliga EU-länder är dock konventionsstater till SOLAS och förväntas införliva samma ändringar.

En teknisk föreskrift behöver inte anmälas om införandet av en teknisk föreskrift uppfyller skyldigheter som följer av internationella avtal som leder till att tekniska specifikationer eller föreskrifter för gemensamma tjänster antas i unionen. Undantaget gäller för internationella överenskommelser som alla medlemsstater har undertecknat och motiveras av att om alla medlemsstater antar samma tekniska regler på grund av en internationell överenskommelse som inte ger utrymme för avvikelser är det inte sannolikt att det uppstår några handelshinder. Om den internationella överenskommelsen genomförs genom åtgärder som kan skilja sig mellan medlemsstaterna eller om en medlemsstat kompletterar de internationella reglerna med nationella regler, omfattas av de av anmälningsplikt.

Eftersom de aktuella ändringarna inte är tvingande regler utan endast rekommenderade vet vi inte med säkerhet att samtliga medlemsstater har antagit eller kommer att anta reglerna på samma sätt som Sverige. De föreslagna ändringarna kommer därför att anmälas i enlighet med direktiv (EU) 2015/1535<sup>8</sup>.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Samtliga ändringar har trätt i kraft och därför bör föreskriften träda i kraft snarast möjligt.

---

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Genom att harmonisera föreskriften mot de internationella bestämmelserna som antagits så bidrar förslaget positivt till uppfyllelsen av funktionsmålet genom att ge svenska redare samma förutsättningar som deras konkurrenter i andra länder.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Lastsäkring ombord på fartyg fyller en vital funktion för att värna säkerhet, miljö och hälsa. Därför bidrar förslaget positivt till uppfyllelse av hänsynsmålet genom att tillhandahålla redarna moderna och uppdaterade lastsäkringsbestämmelser som är utformade för att vara bättre anpassade till transportsystemets behov. Regelverket är anpassat för att bibehålla eller öka säkerhetsnivån samtidigt som det tillåter högre flexibilitet genom att hänsyn till de omständigheter som råder i det område fartyget trafikerar.

## **C. Företag**

Eftersom de föreslagna ändringarna inte bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt, redovisas samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt 5.1.



## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydliga och harmoniserade krav			
<b>Medborgare</b>				Ingen påverkan
<b>Staten m.fl.</b>				Ingen påverkan
<b>Externa effekter</b>				Ingen påverkan
<b>Totalt</b>				Ökad säkerhet, effektivitet och tydlighet.

## E. Samråd

De föreslagna ändringarna har diskuterats med företaget MariTerm AB, som inte har haft några invändningar mot förslaget.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Oskar Eklöf  
Handläggare  
070-2071709

Amina Avdic  
Jurist  
010-495 53 62