

Konsekvensutredning av nytryck av TSFS 2010:166 (IMSBC-koden)

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att IMO-resolutionen MSC.462(101) införlivas genom att resolutionen biläggs som bilaga 1 till ett nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk. IMO-resolutionen MSC.500(105) läggs som bilaga 2 till nytrycket.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 IMO-resolutioner

IMSBC-koden (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) är en internationellt tvingande överenskommelse för transport till sjöss av fast gods i bulk, som ges ut i reviderad form vartannat år. En ny IMO-resolution MSC.500(105), version 06-21, med ändringar till IMSBC-koden, antogs den 28 april 2022. Den träder i kraft internationellt den 1 december 2023 och behöver införlivas.

Vi har även upptäckt att införlivandet av resolution MSC.462(101), version 05-19, uteblivit. Resolutionen är en konsoliderad version av koden och skulle ha trätt i kraft den 1 januari 2021.

1.2 Övrigt

Avseende nuvarande 4 § och läkemedelslistan i bilaga 2 till TSFS 2010:166 överensstämmer denna inte med läkemedelslistan som är bilagd till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). Läkemedelslistan som är bilagd till TSFS 2022:52 kommer för övrigt inom kort att uppdateras utifrån ändringar som skett i supplementet till IMDG-koden.

Vidare skiljer sig bestämmelsen i 3 § om vad som ska finnas tillgängligt ombord från motsvarande bestämmelse i TSFS 2022:52. Något skäl till denna skillnad finns inte.

Bestämmelsen i 5 § om personlig skyddsutrustning behöver ses över i dess helhet, men även specifikt avseende vilka krav som ska gälla vid enbart nationell transport. De föreskrifter som det hänvisas till, TSFS 2009:98¹ och TSFS 2009:97², gäller endast för SOLAS-fartyg, vilket är sådana fartyg som går i

¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare.

² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:97) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda före den 1 juli 2002.

internationell fart. Det förefaller som om andra stycket i 5 § medger en lättnad från krav som dessa fartyg inte ens omfattas av, då de endast går nationellt. Vidare skiljer sig denna bestämmelse från TSFS 2022:52, i vilken personlig skyddsutrustning överhuvudtaget inte regleras.

Slutligen är TSFS 2010:166 i behov av en redaktionell uppdatering.

2. Vad ska uppnås?

2.1 IMO-resolutioner

Sverige har förbundit sig att genomföra SOLAS som är den konvention varigenom IMSBC-koden görs tvingande. Syftet är att göra de internationellt gällande ändringarna i IMSBC-koden gällande även i Sverige och för svenska fartyg, d.v.s. införliva ändringarna i svensk rätt.

Generellt om IMSBC-koden

Koden består av 13 avsnitt och fem bilagor. I avsnitten hittar man bland annat allmän information, säkerhet, rutiner för provning och trimning, omräkningstabell för stuvningsfaktorer, information om material som har en kemisk fara, last som kan bli flytande och transport av fast avfall i bulk.

Lasterna listas alfabetiskt i koden (så kallad Bulk Cargo Shipping Name, BCSN) i bilaga 1 till koden. I bilaga 4 till koden hittar man en alfabetisk översikt med fler BCSN än i bilaga 1, eftersom flera av lasterna har samma egenskap och transporteras under ett gemensamt BCSN. Detta innebär att en last i bilaga 1 gäller flera laster.

Fasta bulklaster som omfattas av IMSBC-koden delas in i:

- Grupp A – laster som kan övergå från fast till flytande form (likvifiera)
- Grupp B – laster som har kemiska faror
- Grupp C – icke-farlig last som varken är A eller B

En annan viktig parameter som är kopplad till Grupp A är lastens fukthalt. Transport Moisture Limit (TML) anger en övre gräns på produktens fuktinnehåll där en last kan övergå från fast till flytande form vilket innebär att det är osäkert att transportera.

Resolution MEPC.500(105) version 06-21

I denna resolution finns ett antal förändringar och många av ändringarna är av redaktionell karaktär. De förändringar som är av större betydelse beskrivs nedan.

Avsnitt 1.7 Definitions

I "Transportable moisture limit (TML)" har man lagt till att det gäller grupp A laster. I övrigt är definitionen oförändrad.

Nya definitioner som båda är kopplade till ämnen som kan övergå från fast till flytande form och TML:

"Cargoes which may undergo dynamic separation means cargoes which contain a certain proportion of fine particles and a certain amount of moisture, and may undergo dynamic separation if shipped at a moisture content in excess of the överggir transportable moisture limit."

"*Dynamic separation* means the phenomenon of forming a liquid slurry (water and fine solids) above the solid material, resulting in a free surface effect which may significantly affect the ship's stability."

Avsnitt 4

Generellt så har man ersatt "*cargo which may liquefy*" med "*group A cargo*" i avsnitt 4.2.2.9, 4.2.3, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.5 och 4.4.3.

Avsnitt 7

Rubriken kompletteras med den nya definitionen och ändras till "*Cargoes which may liquefy or undergo dynamic separation*".

I 7.1.1 kompletteras texten med "*dynamic separation*" och att lasten kan bli ostadig: "The purpose of this section is to bring to the attention of masters and others with responsibilities for the loading and carriage of bulk cargoes, the risks associated with liquefaction or dynamic separation and the precautions to minimize the risk. Such cargoes may appear to be in a relatively dry granular state when loaded, and yet may contain sufficient moisture to become fluid or unstable under the stimulus of compaction and the vibration which occurs during a voyage."

Generellt ändras "*cargo which may liquefy*" med "*group A cargo*" i avsnitt 7.1.3, 7.3.1.1 och 7.3.1.2.

Rubriken på avsnitt 7.3 kompletteras med "*dynamic separation*": "Provisions for cargoes which may liquefy or undergo dynamic separation".

Avsnitt 8

Rubriken på avsnitt 8 ändras till "*Test procedures for group A cargoes*".

Avsnitt 9

I 9.2.3.2.3 har det funnits möjlighet att mäta korrosionshastighet på både stål- och aluminiumytor. Nu tas alternativet med aluminiumytorna bort.

Appendix 1

Generellt ersätts ordet "*overall*" med "*coverall*".

AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous) tas bort.

I "BROWN COAL BRIQUETTES" och "COAL", ändras referensen.

"MSC.1/Circ.1351/Rev.1" till "MSC.1/Circ.1351".

I FLUE DUST, CONTAINING LEAD AND ZINC och MATTE CONTAINING COPPER AND LEAD, läggs en fotnot till med texten "Pursuant to 4.1.1.3 of this Code for UN 3077".

I IRON ORE FINES ändras densiteten till "1,500 to 3,500".

I "Mineral concentrates" ersätts "NEFELENE SYENITE (mineral)" med "NEPHELINE SYENITE (mineral)".

"SUPERPHOSPHATE (triple, granular)" tas bort.

Nya transportscheman:

"AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER

"AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER MHB

"CLAM SHELL

"LEACH RESIDUE CONTAINING LEAD
"SUPERPHOSPHATE (triple, granular)

Appendix 2

Rubriken ändras till "*Test procedures for materials which may liquefy or undergo dynamic separation and associated apparatus*".

Generellt ändras "*cargo which may liquify*" till "*group A cargo*".

Appendix 3

I avsnitt 1.1 tas "AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZERS (TYPE A, TYPE B and NON HAZARDOUS)" bort som non-cohesive when dry.

Nya produkter:

- "AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER"
- "AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER MHB"
- "AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER UN 2067"
"AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER UN 2071"
- "CLAM SHELL"
- "LEACH RESIDUE CONTAINING LEAD"

Rubriken till avsnitt 2 ändras till "*Cargoes which may liquefy or undergo dynamic separation*".

Appendix 4

"AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous)" och "SUPERPHOSPHATE (triple, granular)" tas bort.

Texten "(Carriage in bulk is prohibited)" läggs till för ämnena "CASTOR FLAKE UN 2969", "CASTOR MEAL UN 2969" och "CASTOR POMACE UN 2969".

Referensen "*see ZINC CONCENTRATE*" ändras till "*see Mineral Concentrates schedule*" för dessa ämnen "Blende (zinc sulphide)", "Zinc ore, burnt", "Zinc ore, calamine", "Zinc ore, concentrates", "Zinc ore, crude", "Zinc sulphide" and "Zinc sulphide (blende)".

Under rubriken "*Group*" ändras "*C*" till "*A*" för ämnet "Sand, ilmenite".

Nya scheman:

AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER C
AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER MHB B
CLAM SHELL C Granular triple superphosphate B see SUPERPHOSPHATE (triple, granular)
LEACH RESIDUE CONTAINING LEAD A and B
SUPERPHOSPHATE (triple, granular) B

Appendix 5

"AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous)" tas bort.

Nya produkter på engelska, franska och spanska:

AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER
AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER MHB

CLAM SHELL
LEACH RESIDUE CONTAINING LEAD

Resolution MSC.462(101) version 05-19

Denna resolution är en konsoliderad lydelse som började gälla internationellt den 1 januari 2021. De största ändringarna i denna lydelse beskrivs nedan.

Sektion 1

Under allmänna bestämmelser har tabellen "Characteristics" reviderats och ersatts för varje enskild last. Det nya formatet förtydligar faroklassificeringen (subsidiära faror och Materials hazardous only in bulk (MHB). MHB betyder laster som kan ha kemiska faror enbart när det transporteras i bulk.

Appendix 1

Seed Cake (icke-farligt) tas bort.

Nytt transportschema för Group A last - Bauxit Fines, tillsammans med en motsvarande testprocedur för att bestämma den transportabla fuktgränsen (TML) av bauxitlaster (Även Appendix 2 om Laboratorietestförfaranden, tillhörande apparater och standarder ändras för att inkludera detta testförfarande).

Nya produkter:

Bauxite Fines A

Calcium Fluoride, Calcium Sulphate, Calcium Carbonate Mixture A

Flue Dust, Containing Lead and Zinc A & B (CR, TX)

Zinc Oxide Enriched Flue Dust A & B (TX)

Metal Sulphide Concentrates, Self-Heating UN 3190 A & B (WR or TX or CR)

Seed Cakes and Other Residues of Processed Oily Vegetables B (SH)

Matte Containing Copper and Lead B (CR, TX)

Brucite C

Chlorite C

Ferronickel Slag (granulated) C

Seed Cakes and Other Residues of Processed Oily Vegetables C

Sektion 9 - Materials Possessing Chemical Hazards

Grupp B-laster är sådana som har kemiska faror som kan ge upphov till en farlig situation ombord på fartyget. I version 05-19 av IMSBC-koden ändras hur dessa faror klassificeras och presenteras i de individuella schemana (se även sektion 1 ovan).

Tidigare har grupp B-laster klassificerats som farligt gods (klassat enligt IMDG-koden), eller som gods som är farligt när det transporteras i bulk (MHB).

Ändringen i version 05-19 inkluderar identifiering av farligt gods som också har ytterligare kemiska faror när det transporteras i bulk och identifierar specifika typer av faror.

Sektion 13 - References to related information and recommendations

Tillägg i tabellen som hänvisar till MARPOL Annex V, bilaga 1, *Cargo Information*.

Dessa ämnen har lagts till MSC.1/Circ.1395/Rev.4 - Cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted:

- Flue Dust, containing Lead and Zinc
- Matte containing Copper and Lead
- Zinc Oxide-Enriched Flue Dust

Sektion 14 - Prevention of Pollution by Cargo Residues From Ships

I version 03-15 kompletteras reglerna, att fasta bulklaster också måste uppfylla kraven enligt MARPOL Annex V (Garbage). Efter ändringar av MARPOL Annex V ströks den tidigare rekommenderande avsnitt 14 i IMSBC-koden för att undvika dubbling av obligatoriska krav. Resolution MSC.426(98) har nu antagit borttagandet av denna del av koden och denna radering kan nu ses i denna konsoliderade version 05-19.

Tidigare har det funnit fyra transportscheman till lasten Seed Cake. 'Seed Cake (non-hazardous)' har nu tagits bort och ersatts med två transportscheman 'SEED CAKES AND OTHER RESIDUES OF PROCESSED OILY VEGETABLES'. Den ena är till "non-hazardous Group C" laster och den andra gäller för andra produkter som tillhör grupp B med självupphettande egenskaper i MHB. Med anledning av denna ändring av Seed Cake ska det också bekräftas att Seed Cake som deklarerats som en Group C-last inte uppfyller MHB (SH)-kriterierna som anges i avsnitt 9.2.3.3 i IMSBC-koden.

2.2 Övrigt

Vad gäller nuvarande 4 § och läkemedelslistan är syftet med den föreslagna ändringen att se till så att listan är densamma som den i bilaga till TSFS 2022:52. Avseende nuvarande 3 § är målet att den inte ska gå utöver vad som krävs i motsvarande bestämmelse i TSFS 2022:52. Översynen av 5 § syftar till att se till så att det inte finns en bestämmelse som ger undantag från krav som inte ens träffar fartygen ifråga och i övrigt se till att det inte finns bestämmelser i nytrycket av TSFS 2010:166 som skiljer sig från hur regleringen ser ut i TSFS 2022:52, i vilken det överhuvudtaget inte finns någon bestämmelse om personlig skyddsutrustning.

Den redaktionella uppdateringen syftar till att se till så att språket uppdateras och att ömsesidighetsklausulen får den senast kända, av kommissionen föredragna, lydelsen. Detta kommer inte att konsekvensutredas i det följande.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs fortsätter dagens regelverk att gälla. Effekter av det skulle innebära att Sverige inte fullföljer sina internationella åtaganden samt att svenska fartyg inte har ett uppdaterat regelverk att förhålla sig till som står i överensstämmelse med internationella regler. Detta skulle kunna innebära att svenska fartyg riskerar nyttjandeförbud vid hamnstatskontroller samt en ökad säkerhetsrisk vid transport av fast gods i bulk.

Om ingenting görs avseende den övriga översyn som görs i detta föreskriftsarbete, skulle effekten vara att det råder en fortsatt omotiverad diskrepans mellan kraven i TSFS 2022:52 och nytrycket av TSFS 2010:166 och att en bestämmelse (5 §), som innebär en lättnad från ett krav som fartygen inte omfattas av, behålls.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det bedöms inte finnas några alternativ som inte innebär reglering eftersom reglering är det enda alternativet för att ålägga berörda en skyldighet att följa det nya regelverket. I detta avseende har t.ex. rekommendationer inte samma verkan som en reglering, eftersom rekommendationer inte är tvingande.

Något annat alternativ än reglering bedöms heller inte finnas avseende den översyn som görs av nuvarande 3–5 §§ och läkemedelslistan.

3.3 Regleringsalternativ

3.3.1 IMO-resolutioner

Det första övervägda alternativet är att den konsoliderade resolutionen MSC.462(101) version 05-19 införlivas genom att bilägga (bilaga 1) den engelska resolutionen till ett nytryck av Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk. Resolutionen MSC.500(105) version 06-21 läggs sedan som bilaga 2 till nytrycket.

Ett annat alternativ är att fortsätta besluta om en ändringsföreskrift till nuvarande föreskrifter. Då skulle resolution MSC.462(101) bli bilaga 6 och resolution MSC.500(105) biläggas som nummer 7. Detta bedöms inte vara ett lämpligt alternativ då det inte blir användarvänligt för dem som ska tillämpa regelverket bland annat på grund av att TSFS 2010:166 med dess bilagor skulle bli mycket omfångsrik.

Mot denna bakgrund bedömer vi att det första alternativet är bäst och går vidare med det första regleringsalternativet.

Ändringarna i IMSBC-koden införlivas i svensk rätt genom inkorporering, vilket är den införlivandemetod som använts hittills för att införliva IMSBC-koden i svensk rätt. Vid inkorporering föreskrivs genom en författning att överenskommelsen eller de bestämmelser som är relevanta direkt ska gälla i Sverige. Om överenskommelsen skrivs på ett främmande språk, blir den utländska texten vid inkorporeringen gällande rätt.

Riksdagen har uttalat att om en överenskommelse saknar svensk autentisk text, bör huvudregeln vara att transformeringsmetoden ska användas. När särskilda skäl talar för det, exempelvis när reglerna huvudsakligen riktar sig till myndigheter eller till särskilda grupper av enskilda för vilka det inte kan antas innebära några svårigheter att ta del av texten i överenskommelsen, kan emellertid även inkorporeringsmetoden godtas.³ Det bedöms föreligga sådana särskilda skäl vad gäller IMSBC-koden och därför används den införlivandemetod som hittills använts för att införliva IMSBC-koden i svensk rätt.

3.3.2 Övrigt

Avseende nuvarande 4 § och den bilagda läkemedelslistan finns två regleringsalternativ för att uppnå syftet. Antingen hänvisas i nytrycket till läkemedelslistan som finns bilagd till TSFS 2022:52 eller så biläggs läkemedelslistan även fortsättningsvis till nytrycket av TSFS 2010:166. Eftersom det senare alternativet är mer resurskrävande på grund av att två regelverk måste

³ Ds 1998:43 *Myndigheternas föreskrifter*, bilaga 4, s. 200.

hållas uppdaterade utifrån ändringar i bilaga 15 (läkemedelslistan) till Medical First Aid Guide som finns återgiven i supplementet till IMDG-koden är det första alternativet att föredra.

För att bestämmelsen om vad som ska finnas tillgängligt ombord motsvarar bestämmelsen i 9 § TSFS 2022:52, krävs att regleringen ändras så att inte hela supplementet till IMDG-koden måste finnas tillgängligt ombord, utan endast de delar av supplementet som är relevanta vid transport av farligt gods. (dvs Medical First Aid Guide och Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods Guide) För övrigt kan det heller inte anses vara relevant att kräva att regeltexter finns tillgängliga ombord, varför den delen av bestämmelsen utgår.

Avseende nuvarande 5 § och hänvisningen till bestämmelserna om personlig skyddsutrustning i TSFS 2009:98 och TSFS 2009:97, bedöms denna hänvisning kunna tas bort, då dessa bestämmelser gäller oavsett och det kan konstateras att sådan hänvisning inte görs i TSFS 2022:52. Även den resterande delen av bestämmelsen tas bort för att den inte ska innehålla möjlighet för svenskflaggade fartyg i nationell fart att göra undantag från krav som dessa fartyg inte omfattas av.

4. Vilka är berörda?

- Fartygsägare, redare, fartygsbesättningar på fartyg som transporterar fast gods i bulk
- Avsändare och mottagare av fast gods i bulk
- Hamnar som hanterar fartyg som lastar/lossar last som omfattas av IMSBC-koden
- Transportstyrelsen

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.

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av fast gods i bulk. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, terminaloperatörer, hamnar, klassificeringssällskap, agenter, befraktare, utbildningsleverantörer, tillverkare samt transportörer, fartygsägare, fartygsoperatörer, befälhavare och besättningar på handelsfartyg.

Torrlastfartyg är den fartygstyp som kan komma att beröras av denna reglering. Antalet svenskflaggade torrlastfartyg som går på internationell resa var cirka 15 stycken under januari 2023. Vidare finns cirka 5 stycken svenskflaggade torrlastfartyg som bedöms enbart trafikera nationellt vatten. Siffran är en

uppskattning då fartygen omfattas av klassningen *bulkfartyg* men kanske enbart transporterar last som inte omfattas av IMSBC-koden.

Transportstyrelsen har svårt att uppskatta antalet företag som berörs, eftersom det inte finns någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som transporterar eller avsänder fast gods i bulk. Samtliga föreslagna ändringar grundar sig på ett internationellt regelverk och innebär därmed inte någon form av försämrad konkurrensförutsättning för svenska fartyg eller hamnar i förhållande till utländska.

Statistik från Trafikanalys⁴ visar att den svenska handelsflottan är stabil. Antalet lastfartyg har minskat med sex fartyg sedan 2021 men den totala bruttodräktigheten ökade med 3 procent. Hanteringen av torr bulk minskade med tre procent under 2021.

Regleringen medför en administrativ kostnad för berörda att kontrollera rutiner och dokumentation som företaget använder för sin hantering av farligt gods i bulk om dessa eventuellt behöver uppdateras för att omhänderta ändringarna. Det är svårt att uppskatta kostnaden för sådana uppdateringar, då företag har olika administrativa lösningar. Detta påverkas även av att det är helt och hållet företagsspecifikt hur mycket som måste ändras och huruvida kompetensen att revidera relevanta bestämmelser finns inom företaget eller inte. Vartannat år kommer nya ändringar till IMSBC-koden och aktörer i branschen bör vara vana vid att omhänderta nya och ändrade regler. De föreslagna ändringarna bedöms inte heller att vara av större karaktär. Uppskattningsvis är det fråga om maximalt några timmars arbete med att föra in de ändringar som berör den typ av transporter som ett genomsnittligt företag är involverat i. Det bör påpekas att motsvarande tidsåtgång skulle bli aktuell även om ändringarna i IMSBC-koden inte införlivas nationellt. Arbetet med att jämföra och hålla isär vilka regler som gäller internationellt respektive nationellt skulle bli mer tidskrävande än när samma regler gäller överallt. Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att ändringarna är av sådan detaljustyckande karaktär att de inte medför några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för de företag som berörs.

Eftersom det handlar om införlivande av internationellt beslutade regler påverkas inte konkurrensförhållandena för svensk sjöfartsbransch. Vår bedömning är att de båda nya versionerna av IMSBC-koden inte innehåller några ändringar som bedöms leda till ökade kostnader eller ökad tidsåtgång för företag.

För det mindre rederiet kan det ta större proportion av befintliga resurser i anspråk för att hantera ändringarna i regelverket. Regleringen ger inte förutsättningar att ta särskild hänsyn till små företag.

I föreskriftsförslaget till nytryck av TSFS 2010:166 föreslås att 5 § om personlig skyddsutrustning tas bort. Första stycket i paragrafen är endast en hänvisning till gällande bestämmelser, vars borttagande inte får några konsekvenser. Den första meningen i andra stycket är även denna information som gäller vid internationell trafik och behöver inte specifikt lyftas fram. Dessutom måste fartyg som ska trafikera med gods internationellt enligt IMSBC-koden inneha ett särskilt certifikat som föregås av tillsyn. För att få certifikatet ställs krav på att personlig skyddsutrustning ska finnas ombord.

⁴ [Fartyg 2021 - svenska och utländska fartyg i svensk regi \(trafa.se\)](https://trafa.se)

Borttagandet av meningen som ger svenska fartyg i nationell trafik med färre än fyra besättningsmedlemmar möjlighet till undantag från krav på skyddsutrustning som de inte omfattas av, får som enda konsekvens att de som träffas av detta slipper att överväga hur denna motsägelsefulla undantagsbestämmelse ska tillämpas. Som vi tidigare beskrivit gör Transportstyrelsen bedömningen att det finns cirka fem stycken svenskflaggade torrlastfartyg som enbart trafikerar nationellt. Siffran är en uppskattning då fartygen omfattas av klassningen *bulkfartyg* men kanske enbart transporterar last som inte omfattas av IMSBC-koden. Om dessa fem fartyg transporterar last enligt IMSBC-koden berörs de av att 5 § tas bort och behöver inte förhålla sig bestämmelsen.

Upplysningsvis kan här sägas att fartyg som avses i 5 § andra stycket andra meningen, dvs fartyg i nationell sjöfart, omfattas av reglerna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Dessa föreskrifter är funktionsbaserade och bygger på att egenkontroll och ett systematiskt sjösäkerhetsarbete genomförs. Transportstyrelsen gör bedömningen att det är rimligt att ett fartyg, som i och för sig inte omfattas av kraven på personlig skyddsutrustning i TSFS 2009:97 eller TSFS 2009:98, ändå har skyddsutrustning ombord med anledning av de funktionsbaserade reglerna i TSFS 2017:26.

Avseende förslaget att hänvisa till läkemedelslistan i bilagan till TSFS 2022:52, bedöms detta inte medföra någon konsekvens, utifrån att listan enkelt finns att tillgå via Transportstyrelsens webbplats.

Vad gäller justeringen av vad som ska finnas tillgängligt ombord, bedöms det medföra marginellt positiva effekter då endast sådant som är relevant nu behöver finnas tillgängligt.

5.2 Medborgare

Förslaget får ingen påverkan på medborgare eftersom det reglerar transporter av fast gods i bulk från och till stora företag.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Den föreslagna regeländringen påverkar Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet, så till vida att man vid sin tillsyn behöver övervaka efterlevnaden av de nya kraven, både vid ordinarie inspektioner av svenska fartyg och vid hamnstatsinspektioner. Det är dock fråga om en marginell påverkan som inte leder till någon särskild ökad tidsåtgång eller ökade kostnader.

Vad gäller hänvisning till bilagan med läkemedelslistan i TSFS 2022:52, bedöms detta vara positivt för Transportstyrelsen då det vid ändring i annex 15 till Medical First Aid Guide endast krävs ändring i bilagan till TSFS 2022:52.

I övrigt bedöms ändringen inte få några konsekvenser för staten, regioner eller landsting och kommuner.

5.4 Miljö

De nya reglerna tar bland annat höjd på regler kring likvifering och Transport Moisture Limit (TML) för produkter som omfattas av grupp A. Då en produkt som ingår i grupp A snabbt kan skifta egenskaper från fast till flytande form vid påverkan av yttre faktorer ombord på fartyget påverkas fartygets stabilitet. I

värsta fall kan ett fartyg sjunka om en grupp A last transporteras över TML-gränsen. Med ökad fokus av regler kring likvifering och TML i grupp A ger det en ökad säkerhet till fartygets besättning och även den marina miljön.

Föreskriftsförslaget bidrar även till att medverka till att nå miljökvalitetsmålen hav i balans samt levande kust och skärgård, bara naturlig försurning och ingen övergödning. Samtidigt samverkar det också med målen i den maritima strategin, med hållbara maritima näringar som bidrar till en minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

5.5 Externa effekter

De nya reglerna bedöms inte få externa effekter annat än att de regelbundna ändringarna i IMSBC-koden bidrar till ett säkrare transportsystem för fast gods i bulk. Den aktuella regleringen ger bland annat externa effekter i form av mindre lastrester som hamnar i havet samt ökad fokus på regler kring likvifering och TML i grupp A som ger ökad säkerhet för fartygets besättning och även den marina miljön.

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

Alternativet som anges i avsnitt 3.3 att istället för ett nytryck göra en ändringsföreskrift till TSFS 2010:166 skulle medföra att de resolutioner som nu ska införlivas skulle staplas på redan befintliga bilagor. Detta skulle innebära att regleringen skulle ha brister avseende användarvänlighet och vara svår att överskåda för dem som ska tillämpa IMSBC-koden.

Alternativet att även fortsättningsvis ha en bilaga med läkemedelslista i föreskrifterna som införlivar IMSBC-koden skulle medföra en risk att listan inte överensstämmer med läkemedelslistan i bilagan till TSFS 2022:52. Vidare skulle det innebära ytterligare arbetsbelastning för Transportstyrelsen i fråga om införlivande i nationell rätt vid ändringar av det internationella regelverket i annex 15 till Medical First Aid Guide. Därför bedöms det bästa alternativet vara att hänvisa till läkemedelsbilagan i TSFS 2022:52.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande att meddela de föreskrifter som föreslås finns i 2 kap. 1 och 4 §§ samt 3 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

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

Det finns inga särkrav i dessa bestämmelser utan regleringen överensstämmer till fullo med det internationella regelverket. Det finns ingen EU-rättslig reglering på området.

Det är Transportstyrelsens bedömning att de föreslagna föreskrifterna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna avser att uppfylla skyldigheter som

följer av ett internationellt avtal (SOLAS), till vilket alla EU:s medlemsstater är anslutna, som leder till att enhetliga tekniska specifikationer införs inom unionen. Vidare bedöms inte att någon anmälan enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden behöver göras eftersom transportområdet är undantaget från tjänstedirektivets tillämpningsområde.

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

MSC. 426(98) trädde i kraft den 1 januari 2021. MSC.500(105) träder i kraft den 1 december 2023, men får tillämpas från och med den 1 januari 2023. De svenska föreskrifterna som införlivar dessa resolutioner bör därför träda i kraft så snart som möjligt, men senast den 1 december 2023.

Transportstyrelsen kommer att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade. Några särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte krävas.

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?

Den absoluta majoriteten av gods som importeras och exporteras nationellt, men också internationellt, sker med sjötrafik. Sjöfarten som trafikslag är energi-effektiv i jämförelse med väg- och luftfart. IMSBC-koden uppdateras vart annat år med nya produkter och säker hantering för människa och miljö. Detta möjliggör ett transportsystem så att gods kan förflyttas och ger alla en tillgänglighet samt bidrar till en utvecklingsmöjlighet vilket anses gå i linje med funktionsmålet.

Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen påverkar generellt hänsynsmålet positivt. Den strävar efter att nya produkter och befintliga produkter ska hanteras och transporteras på ett säkert sätt. Det leder till bättre arbetsmiljö ombord för besättning och en säker hantering av kemiska laster utifrån deras egenskaper. Utifrån detta resonemang främjar förslaget på reglering hänsynsmålet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	<ul style="list-style-type: none"> – Aktuella regler som gäller internationellt och som ger säkrare transporter. – Färre dokument som ska finnas tillgängliga ombord. – Samma läkemedelslista som i TSFS 2022:52. – Inga motsägelsefulla bestämmelser om personlig skyddsutrustning. 			
Medborgare	Indirekt ger aktuella regler mindre utsläpp till marina miljön.			
Staten m.fl.	Mindre arbete vid ändringar i MFAG:s läkemedelslista.			
Externa effekter	Förbättrad arbetsmiljö ombord på fartyg.			
Totalt	Enbart fördelaktiga konsekvenser.			

D. Samråd

I 5 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler finns krav på samråd med Kommerskollegium. I övrigt finns inga förordningsstadgade krav på samråd.

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

Gruppledare och sakhandläggare
caroline.petrini@transportstyrelsen.se

Jurist
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se