

Konsekvensutredning av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:89) om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden)

Transportstyrelsens förslag:

De senaste ändringarna i IGC-koden införlivas i svensk rätt genom ändringsföreskrift till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:89) om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

IGC-koden (The International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk) reglerar konstruktion av fartyg som transporterar kondenserad gas i bulk, där fartyget också nyttjar lasten som drivmedel. Koden har som mål att tillgodose en internationell standard för säker transport till sjöss av komprimerad gas utifrån lastens specifika egenskaper ur ett säkerhets- och miljöperspektiv. Koden är antagen av International Maritime Organization (IMO).

IMO-resolution MSC.476(102) och MSC.492(104), med ändringar till IGC-koden, trädde i kraft internationellt den 1 januari 2024.

För att verka i enlighet med Sveriges transportpolitiska mål och efterleva de åtaganden som Sverige har gentemot IMO och införliva internationell reglering av sjöfarten bör resolutionerna därför införlivas genom ändring av föreskrifterna TSFS 2021:89 om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden).

2. Vad ska uppnås?

De senaste ändringarna av IGC-koden ska införlivas i svensk författning, i syfte att ändringarna ska bli gällande i svensk rätt.

Ändringarna innebär bl.a.:

- mer allomfattande krav på hållfasthet för material som används vid svetsning.

- att hängda vattentäta dörrar i fartyg ska vara utrustade med indikering öppen/ stängd lokalt och på fartygets brygga samt stängning med centralvred och normalt stängda till sjöss men får öppnas för passage. Dessa vattentäta dörrar anses då inte vara en flödningsöppning i skadestabilitetsberäkningarna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs innebär det att Sverige bryter mot sina internationella åtaganden att införliva de antagna ändringarna till IGC-koden.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det har inte identifierats några alternativ som inte innebär reglering för att åstadkomma vad vi vill uppnå i frågan.

3.3 Regleringsalternativ

Det bedöms inte finnas några andra regleringsalternativ vad gäller att införa de senaste resolutionerna av IGC-koden i nationell rätt, än att detta måste ske genom ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk.

4. Vilka är berörda?

Framför allt berörs rederier som utför nybyggen av fartyg som omfattas av IGC-koden.

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.

Införlivandet av ändringarna medför inte retroaktiva krav för befintliga fartyg, utan ändringarna gäller vid nybyggnad. De nya kraven förväntas inte medföra några direkt högre kostnader för de redare som bygger nya fartyg.

Målet med föreskrifterna är att tillgodose en internationell standard som minskar antalet haverier och negativa konsekvenser av olyckor, vilket på sikt också kan leda till lägre kostnader för redare.

5.2 Medborgare

Ändringarna bedöms inte få effekter för medborgare.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Ändringarna bedöms inte få effekter för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Ändringarna bedöms inte få några miljöeffekter.

5.5 Externa effekter

Ändringarna bedöms inte få externa effekter annat än att ändringarna bidrar till ett säkrare transportsystem för denna typ av transporter.

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

Det saknas utrymme för Sverige att göra några egna avvägningar – ändringarna i det internationella regelverket är på detaljnivå och ska införas i överenskommen lydelse. Några alternativ har därför inte övervägts.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna meddelas med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

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

Regleringen överensstämmer med internationella regler (IMO:s reglering) och inga särkrav införs. IGC-koden och resolutionerna som ändrar den är bindande regler för IMO:s medlemmar. Koden ska tillämpas likadant av alla deltagande länder.

EU-rätten reglerar inte transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk. Det är Transportstyrelsens bedömning att förslaget inte strider mot gemenskapsrätten.

Samtliga EU:s medlemsstater är anslutna till IMO (International Maritime Organization) som antagit SOLAS 74 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974), under vilken IGC-koden sorterar. Föreskrifterna avser således att uppfylla skyldigheter som följer av internationella avtal och som leder till att enhetliga tekniska specifikationer införs inom unionen

(jfr 11 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler). Det är därför Transportstyrelsens bedömning att de föreslagna föreskrifterna om IGC-koden inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen.

Transportstyrelsen bedömer vidare att förslaget till nya föreskrifter inte är anmälningspliktigt enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Av tjänstedirektivet framgår att tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EUF-fördraget) inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. Transportstyrelsen bedömer att de tjänster (transport av kondenserade gaser i bulk) som regleras genom förslaget är sådana tjänster som undantas i tjänstedirektivet. Någon anmälningsplikt torde därför inte föreligga.

Föreskrifterna innehåller inget datalokaliseringskrav, varför anmälan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte är aktuell.

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

Föreskrifterna bör träda i kraft så snart som möjligt eftersom de resolutioner som införlivas i svensk rätt genom förslaget redan har trätt i kraft internationellt. Transportstyrelsen planerar att föreskrifterna kan träda i kraft den 1 juli 2024.

Information om ändringsföreskriften kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

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?

Ändringarna bedöms inte få någon påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Intentionen med arbetet inom IMO för att utveckla IGC-koden går i linje med hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Något krav på samråd finns inte i tillämplig och relevant lag eller förordning.

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

Helena Ragnarsson, sakhandläggare
helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se

Marie Öhmark, jurist
marie.ohmark@transportstyrelsen.se