

Konsekvensutredning av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:23) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden)

Transportstyrelsens förslag:

Förslag att införliva de senaste ändringarna av IMO – IMSBC-koden (version 08-25) i svensk rätt genom ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:23) om transport till sjöss av fast gods i bulk.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

IMSBC-koden (the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) är en av IMO antagen internationellt tvingande överenskommelse för hur transporter till sjöss av fast gods i bulk ska genomföras. Den ges ut i reviderad form vartannat år. Koden syftar till att minska riskerna för olyckor, person- och fartygsskador samt miljöpåverkan genom att ange hur olika bulkklaster ska klassificeras, hanteras och transporteras. En ny IMO-resolution MSC.575(110), med ändringar till IMSBC-koden, antogs den 26 juni 2025. Den träder i kraft internationellt den 1 januari 2027 och behöver införlivas i svenska föreskrifter.

2. Vad ska uppnås?

Den senaste versionen av IMSBC-koden (resolution MSC.575(110)) ska införlivas i svensk författning, med syfte att ändringarna ska bli gällande i svensk rätt.

Flertalet av ändringarna är av redaktionell karaktär, t.ex. ska mindre ändringar göras i tabeller, beskrivning av material i pluralform ändras till singular form och vissa ord tas bort (sektion 9.3). I sektion 13.2 referenslistan så ändras det i 13.2.3, "MSC.1/Circ.1395/Rev.6" till "MSC.1/Circ.1395/Rev.7". I 13.2.6 och 13.2.9, ändras texten "Recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds (MSC.1/Circ.1264, as amended by MSC.1/Circ.1396)" till "Revised recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo holds (MSC.1/Circ.1264/Rev.1)".

De ändringar som är av större betydelse beskrivs nedan (se även bilaga 2 till föreskriften).

Appendix 1

Ändringar i individuella transportscheman i Appendix 1 genomförs för:

ALUMINIUM FERROSILICON POWDER UN 1395

Sista meningen under Precautions tas bort.

ALUMINIUM SILICON POWDER, UNCOATED UN 1398

Sista meningen under Precautions tas bort.

ALUMINIUM SMELTING BY-PRODUCTS or ALUMINIUM REMELTING BY-PRODUCTS UN 3170

Under rubriken Precautions tas meningen "At least two sets of self-contained breathing apparatus, in addition to those required by SOLAS regulation II-2/10.10, shall be provided on board" bort.

CASTOR BEANS or CASTOR MEAL or CASTOR POMACE or CASTOR FLAKE UN 2969

I beskrivningen av produkten, så ersätts ordet BCSN med CASTOR BEANS UN 2969, under rubriken MHB så läggs texten "TX and/or CR" till. Under rubriken Hazard så läggs meningen "This cargo is non-combustible or has a low fire risk." till i slutet av paragrafen.

DIRECT REDUCED IRON (A), Briquettes, hot-moulded

Under rubriken Description så läggs följande text till "Direct reduced iron (DRI) (A) is a metallic grey material, emanating from a densification process, whereby the DRI feed material is hot-moulded into a briquette form with total iron (Fe) content of at least 88% by weight at a temperature greater than 650°C."

Under rubriken Loading så ersätts första och andra paragrafen med:

"Prior to loading this cargo, the shipper shall provide the master with a certificate issued by a competent person recognized by the competent authority of the port of loading stating that the cargo, at the time of loading, is suitable for shipment and that it conforms with the requirements of this Code: that the apparent density is greater than 5,000 kg/m³; the quantity of fines and small particles (under 6.35 mm in size) does not exceed 5% by weight; the moisture content does not exceed 1.0%; and the temperature does not exceed 65°C."

"This cargo shall not be loaded and shipped under the provisions of this schedule if the temperature is in excess of 65°C, if its moisture content is in excess of 1.0%, if the quantity of fines and small particles (under 6.35 mm in size) exceeds 5% by weight or if the apparent density is equal to or less than 5,000 kg/m³."

Tredje paragrafen ersätts sedan med texten:

” Appropriate precautions shall be taken prior to and during loading in order that the cargo be substantially composed of essentially whole and intact briquettes with minimal presence of exposed or loose uncompacted pellets. The cargo shall be loaded in such a way so as to minimize breakage of briquettes and the additional generation of fines and small particles (under 6.35 mm in size) and concentration of fines in any area of the cargo and to minimize the presence of exposed or loose uncompacted pellets and concentration thereof in any area of the cargo. The addition of fines and small particles (under 6.35 mm in size) or dust or loose pellets in homogeneous cargoes of DRI (A) shall be prohibited.”

DIRECT REDUCED IRON (B), Lumps, pellets, cold-moulded briquettes

Texten under beskrivning ersätts med:

”Direct reduced iron (DRI) (B) is a highly porous, black/grey metallic material formed by the reduction (removal of oxygen) of iron oxide at temperatures below the fusion point of iron. Cargoes in briquette form are defined as those with total iron (Fe) content of at least 88% by weight which have been moulded at a temperature not greater than 650° C or which have an apparent density of not greater than 5,000 kg/m³.”

FERROSILICON UN 1408 with 30% or more but less than 90% silicon (including briquettes)

I appendixet för denna produkt så tas första paragrafen under ”General requirements for carriage of ferrosilicon” bort och följande paragrafer får uppdaterad numrering.

FERROSILICON with at least 25% but less than 30% silicon, or 90% or more silicon

I appendixet för denna produkt, under ”General requirements for carriage of ferrosilicon” så ersätts texten i första paragrafen med:

”1 Two sets of self-contained breathing apparatus shall be carried in the ship in addition to those required by SOLAS regulation II-2/10.10. Self-contained breathing apparatus sets carried in accordance with SOLAS regulation II-2/19.3.6.2 may be used to comply with this requirement.”

FERROUS METAL BORINGS, SHAVINGS, TURNINGS or CUTTINGS UN 2793 in a form liable to self-heating

Under rubriken Carriage, i andra meningen tas orden ”or, alternatively, entry is required for this purpose, at least two sets of self-contained breathing apparatus, additional to those required by SOLAS regulation II-2/10-10 shall be provided” bort.

FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED Anti-oxidant treated

BCSN ersätts med "FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Anti-oxidant treated. Moisture content greater than 5% but not exceeding 12%, by mass. Fat content not more than 15%". I tabellen för Characteristics ersätts orden "Not applicable" med siffran 9 under rubriken Class och under rubriken MHB ersätts ordet "SH" med "Not applicable". Under rubriken Precautions ersätts texten i paragraf ett med texten:

"1 Stabilization of fish meal shall be achieved to prevent spontaneous combustion by the effective application of ethoxyquin or BHT (butylated hydroxytoluene) or tocopherols at the time of production. The said application shall occur within 12 months prior to shipment. Fish scrap or fish meal shall contain remnant measurable anti-oxidant levels of at least 100 ppm (mg/kg) of ethoxyquin, or 100 ppm (mg/kg) of BHT or 250 ppm (mg/kg) of tocopherol at the time of shipment."

IRON ORE PELLETS

Under rubriken "Description" så ersätts andra och tredje meningen med texten "This iron oxide is formed into pellets by using binders, such as clay, and then hardening by firing at 1,200°C to 1,315°C. Moisture content: up to 6%.". I tabellen för "Characteristics", under rubriken "Bulk density" så ersätts 1,900 med 1,800 och under rubriken "Stowage factor" så ersätts termerna 0.45 och 0.52 med 0.42 respektive 0.56.

Nya individuella transportscheman i Appendix 1 läggs till för:

"ALUMINIUM SULPHATE GRANULAR"

"APATITE CONCENTRATE"

"ASPHALT GRANULATES"

"CRUSHED GRANODIORITE, COARSE"

"FERRIC SULPHATE GRANULAR"

"FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED"

"IRON ORE BRIQUETTES"

"PEA PROTEIN CONCENTRATE PELLETS"

"PHOSPHATE ROCK FINES (uncalcined)"

"TUFF, COARSE"

"ZINC SLAG (coarse)"

Appendix 3

I listan över laster som uppför sig som icke-sammanhängande (Non-cohesive cargoes) (Appendix 3) så läggs följande nya produkter till:

"ALUMINIUM SULPHATE GRANULAR"

"ASPHALT GRANULATES"

"CRUSHED GRANODIORITE, COARSE"

"FERRIC SULPHATE GRANULAR"

"PEA PROTEIN CONCENTRATE PELLETS"

"PHOSPHATE ROCK FINES (uncalcined)"

Appendix 4

I innehållsförteckningen i appendix 4 så tas posterna för "CASTOR FLAKE UN 2969", "CASTOR MEAL UN 2969" och "CASTOR POMACE UN 2969" bort. Transportnamnen (Bulk Cargo Shipping Name [BCNS]) för "FISH MEAL, STABILIZED" och "FISH SCRAP, STABILIZED" ersätts med "FISH MEAL, STABILIZED UN 2216" respektive "FISH SCRAP, STABILIZED UN 2216".

Till innehållsförteckningen läggs de nya produkterna till i alfabetisk ordning enligt följande:

Material	Grupp	Referens
ALUMINIUM SULPHATE GRANULAR	B	
APATITE CONCENTRATE	A	
ASPHALT GRANULATES	C	
CRUSHED GRANODIORITE, COARSE	C	
FERRIC SULPHATE GRANULAR	B	
FISH MEAL, STABILIZED	C	
FISH SCRAP, STABILIZED	C	
IRON ORE BRIQUETTES	C	
PEA PROTEIN CONCENTRATE PELLETS	C	
PHOSPHATE ROCK FINES (uncalcined)	A	
TUFF, COARSE	C	
ZINC SLAG (coarse)	C	

Appendix 5

I appendix 5, införs lastnamnen för de nya produkterna som beskrivs i appendix 4 på de tre språken engelska, franska och spanska. Dessutom så tas posterna bort för "CASTOR FLAKE UN 2969", "CASTOR MEAL UN 2969" och "CASTOR POMACE UN 2969". Slutligen så ersätts Transportnamnen (Bulk Cargo Shipping Name [BCNS]) för "FISH MEAL, STABILIZED" och "FISH SCRAP, STABILIZED" med "FISH MEAL, STABILIZED UN 2216" respektive "FISH SCRAP, STABILIZED UN 2216".

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer Sverige att tillämpa den äldre versionen av IMSBC-koden samtidigt som övriga länder efter den 1 januari 2027 kommer att tillämpa versionen från juni 2025 av IMSBC-koden. Detta skulle innebära problem för de som ska tillämpa regelverket samtidigt som det innebär att Sverige bryter mot sina internationella åtaganden att införliva de antagna ändringarna till IMSBC-koden. Det är också en fördel att Sverige tillämpar den senaste versionen av koden, då transportscheman för nya produkter inkluderas. Då man måste genomföra så kallade trepartsavtal för produkter som idag inte ingår i IMSBC koden.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det har inte identifierats några alternativ till att åstadkomma det som Transportstyrelsen vill uppnå som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Det bedöms inte att det finns några andra regleringsalternativ vad gäller att införa den senaste versionen av IMSBC-koden i nationell rätt, än att detta måste ske genom att införa bestämmelserna som en bilaga till Transportstyrelsens föreskrifter om transport till sjöss av fast gods i bulk.

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. Det bedöms föreligga sådana särskilda skäl vad gäller IMSBC-koden och det enda lämpliga regleringsalternativet bedöms vara inkorporeringsmetoden som är den metod som hittills använts 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. Enligt 14 § 4 stycket lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar ska en överenskommelse som inte har svensk text kungöras tillsammans med en svensk översättning, om

inte särskilda skäl föranleder annat. Särskilda skäl att frångå krav på över-sättning bedöms föreligga eftersom föreskrifterna inte riktar sig till en bredare allmänhet.

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 tar emot fartyg som lastar/lossar last som omfattas av IMSBC-koden
- Transportstyrelsen

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

☒ 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.

IMSBC-regelverket uppdateras med intervall om två år, vilket gör att branschen kan med stor sannolikhet antas ha rutin på att sätta sig in i dessa kontinuerliga uppdateringar av koden och anpassa sig till de nya versionerna av regelverket. Transportstyrelsen har ingen möjlighet att uppskatta kostnader som ändringar i IMSBC-koden medför, 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 konkurrensnackdel för svenska fartyg eller hamnar i förhållande till sina utländska motsvarigheter. Den aktuella nya versionen av IMSBC-koden innehåller inte några ändringar som bedöms leda till ökade kostnader eller ökad tidsåtgång för företag. En administrativ kostnad som möjligen kan uppkomma för vissa företag är att rutiner och dokumentation som företaget använder för sin hantering av farligt gods i bulk behöver uppdateras på vissa punkter för att inbegripa ändringarna. Det är svårt att uppskatta kostnaden för sådana uppdateringar, då företag har olika administrativa lösningar samt då det helt och hållet är företagsspecifikt hur mycket som måste ändras och huruvida kompetensen att revidera relevanta bestämmelser finns inom företaget eller inte. 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. Det utökade administrativa arbetet med att jämföra och hålla isär vilka regler som gäller internationellt respektive nationellt

skulle bli mer tidskrävande jämfört med när samma regler gäller överallt. Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att ändringarna är av sådan detaljjusterande karaktär att de inte medför några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för de företag som berörs.

5.2 Enskilda

Ändringarna bedöms inte få effekter för medborgare.

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

5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget bidrar till att medverka till att nå miljö kvalitetsmålen hav i balans samt levande kust och skärgård, bara naturlig försurning och ingen övergödning genom minskade sannolikheter för incidenter och efterföljande utsläpp. 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

Ändringarna bedöms inte få externa effekter annat än att de regelbundna ändringarna i IMSBC-koden bidrar till ett allt säkrare transportsystem för fast gods i bulk.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses 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?

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 föreskriftsförslaget 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 att någon anmälan enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden inte behöver göras eftersom transportområdet är undantaget från tjänstedirektivets tillämpningsområde. Slutligen innehåller föreskriftsförslaget inget datalokaliseringskrav, varför det inte är aktuellt att anmäla enligt förordning (EU) 2018/1807¹.

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

Det internationella regelverket träder i kraft den 1 januari 2027. 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den absoluta majoriteten av gods som importeras och exporteras sker med sjötrafik. Sjöfarten som trafikslag är vid lägre hastigheter och hög fyllnadsgrad energieffektiv 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.

¹ 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.

11. 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 dessutom en säker hantering av laster som utifrån deras egenskaper utgör fara för människor och miljö. Utifrån detta resonemang främjar förslaget på reglering hänsynsmålet.

Det övergripande transportpolitiska målet om ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem kommer också att gynnas då regelverket för att transportera fasta produkter i bulk blir tydligare och handläggningen av ärenden blir smidigare (då fler produkter är inkluderade i IMSBC koden).

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	Harmoniserat regelverk.			Viss tidsåtgång för uppdateringar av interna rutiner och dokumentation. Utredningsbehov för personer delaktiga vid transport av fast gods i bulk.
Enskilda				
Staten m.fl.				Utbildningsbehov för personal som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna.
Externa effekter	Säkrare regelverk.			Minskad sannolikhet för incidenter och därmed utsläpp.
Totalt				Övervägande positiva konsekvenser.

E. Förslagets proportionalitet

Det bedöms inte möjligt att vidta några åtgärder för att förslaget inte ska medföra de mindre kostnader som beräknas uppstå eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning av konsekvenserna bedöms kunna ske löpande genom sedvanlig tillsyn av tillsynsmyndighet, d.v.s. Transportstyrelsen. Detta i syfte att följa upp t.ex. att nya transportscheman används om dessa är tillämpliga.

G. 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:

fredrik.lindgren@transportstyrelsen.se

henrik.pahlm@transportstyrelsen.se

Jurist

christine.vallhagen@transportstyrelsen.se