

## Konsekvensutredning av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden)

### Transportstyrelsens förslag:

De senaste ändringarna i IMSBC-koden (version 07-23) införlivas i svensk rätt genom nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) 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 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.539(107), version 07-23, med ändringar till IMSBC-koden, antogs den 8 juni 2023. Resolutionen innehåller en konsoliderad version av koden. Den träder i kraft internationellt den 1 januari 2025 och behöver införlivas.

### 2. Vad ska uppnås?

Den senaste versionen av IMSBC-koden (resolution MSC.539(107)) ska införlivas i svensk författning, i syfte att ändringarna ska bli gällande i svensk rätt.

Många av ändringarna är av redaktionell karaktär. De förändringar som är av större betydelse beskrivs nedan.

#### Avsnitt 1.6 Conventions

Under ”Chapter VI”, ”Carriage of cargoes and oil fuels”, ”Part A”, ”General provisions” ersätter man nuvarande text under ”Regulation 2”, ”Cargo information” och lägger bl.a. till de nya underpunkterna 4-6.

#### Avsnitt 4

I 4.2.2 gällande vad lastinformationen ska innehålla lägger man till en ny punkt .7 som lyder ”bulk density (as required by SOLAS regulation XII/10);”.

I formuläret under 4.2.3 *"Form for cargo information for solid bulk cargoes"*, mellan *"Stowage factor:"* och *"Angle of response, if applicable:"*, läggs texten *"Bulk density (as required by SOLAS regulation XII/10):"* in.

### **Appendix 1**

"FISH MEAL (FISH SCRAP), STABILIZED UN 2216 Antioxidant Treated" tas bort.

"CELESTINE CONCENTRATE" läggs till under transportschemat "Mineral concentrates".

Nya transportscheman:

"BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE"

"BROWN FUSED ALUMINA"

"CRUSHED GRANODIORITE FINES"

"DIRECT REDUCED IRON (D) (By-product fines with moisture content of at least 2%)"

"DUNITE"

"DUNITE FINES"

"ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED"

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

"GROUND GRANULATED BLAST FURNACE SLAG POWDER"

"MAGNESITE FINES"

"POTASSIUM NITRATE"

"SODIUM NITRATE"

"SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE"

### **Appendix 3**

I listan "Non-cohesive when dry" läggs följande nya produkter till:

"BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE"

"CRUSHED GRANODIORITE FINES"

"DUNITE"

"DUNITE FINES"

"ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED"

"POTASSIUM NITRATE UN 1486"

"SODIUM NITRATE"

"SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE UN 1499"

"SUPERPHOSPHATE"

### **Appendix 4**

I kolumnen "References" för "D.R.I." byts den nuvarande texten ut mot "see DIRECT REDUCED IRON (A) or (B) or (C) or (D)".

I "FISH MEAL, STABILIZED UN 2216" och "FISH SCRAP, STABILIZED UN 2216", tas orden "UN 2216" bort.

Nya produkter läggs till:

”BARYTE, FLOTATION CHEMICAL GRADE”, Group: A

”BROWN FUSED ALUMINA”, Group: C

”CELESTINE CONCENTRATE”, Group: A, References: *see* Mineral concentrates schedule

”CRUSHED GRANODIORITE FINES”, Group: A

”DIRECT REDUCED IRON (D) (By-product fines with moisture content of at least 2%)”, Group: A and B

”DUNITE”, Group: C

”DUNITE FINES”, Group: A

”ELECTRIC ARC FURNACE DUST, PELLETIZED”, Group: A and B

”GROUND GRANULATED BLAST FURNACE SLAG POWDER”,  
Group: A

”MAGNESITE FINES”, Group: A

”POTASSIUM NITRATE”, Group: C

”SODIUM NITRATE”, Group: C

”SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE MIXTURE”,  
Group: C

### **Appendix 5**

I ”FISH MEAL, STABILIZED UN 2216” och ”FISH SCRAP, STABILIZED UN 2216”, tas orden ”UN 2216” bort (3 ggr på varje).

De nya produkterna som anges i appendix 4 läggs in på engelska, franska och spanska.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingenting görs skulle Sverige ha den äldre versionen av IMSBC-koden i kraft samtidigt som övriga länder efter den 1 januari 2025 kommer att tillämpa version 07-23 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.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

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

### **3.3 Regleringsalternativ**

Det bedöms inte finnas 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 i Transportstyrelsens föreskrifter om transport till sjöss av fast gods i bulk.

Ett alternativ är att den konsoliderade resolutionen införlivas genom att göra ett nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:50) om transport till sjöss av fast gods i bulk och att därvid bilägga resolutionen till föreskrifterna. Ett annat alternativ är att besluta om en ändringsföreskrift till nuvarande föreskrifter. Då skulle resolution MSC.539(107) bli bilaga 3. 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 2023:50 med dess bilagor skulle bli mycket omfattande. Mot denna bakgrund bedömer vi att det första alternativet är bäst och går vidare med det första regleringsalternativet.

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.<sup>1</sup> 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 st 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 frånga krav på översättning 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

---

<sup>1</sup> Ds 1998:43 Myndigheternas föreskrifter, bilaga 4, s. 200.

- 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.

IMSBC-regelverket uppdateras med tvåårsintervall vilket gör att branschen kan antas ha rutin på att sätta sig in i sådana ändringar och kontinuerligt 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 försämrad konkurrensförutsättning för svenska fartyg eller hamnar i förhållande till utländska.

Den nu 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 är 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.

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.

## 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, regioner eller landsting och kommuner.

## 5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget bidrar 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

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**

Alternativet som anges i avsnitt 3.3 att istället för ett nytryck göra en ändringsföreskrift till TSFS 2023:50 skulle medföra att den resolution 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.

## 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) 2018/1807<sup>2</sup>.

## 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 2025. Eftersom detta datum har passerat bör de svenska föreskrifterna träda i kraft så snart som möjligt.

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.

---

<sup>2</sup> 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.

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.

För ett långsiktigt hållbart transportsystem behöver regelverk kring fasta bulklaster gods vara uppdaterat, vilket detta är ett led i.

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

Den absoluta majoriteten av gods som importeras och exporteras sker med sjötrafik. Sjöfarten som trafikslag är energieffektiv i jämförelse med vägtrafik respektive luftfart. IMSBC-koden uppdateras vart annat år med nya produkter för säker hantering för människa och miljö. Det möjliggör ett transportsystem så att gods kan förflyttas och ger en tillgänglighet samt bidrar till en utvecklingsmöjlighet för transporter av fast gods i bulk vilket anses gå i linje med funktionsmålet.

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

Regleringen påverkar generellt hänsynsmålet positivt genom minskad risk för spridning av farliga ämnen i miljön. Den strävar efter att nya produkter och befintliga produkter ska hanteras och transporteras på ett säkert sätt.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Det leder dock till bättre arbetsmiljö ombord för besättning och en säker hantering av kemiska laster utifrån deras egenskaper. 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 rutiner och dokumentation Utbildningsbehov för personer delaktiga vid transport av fast gods i bulk.
Staten m.fl.				Utbildningsbehov för personal som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna.
Externa effekter	Säkrare regelverk			Säkrare lasthantering som leder till ökad säkerhet för människor och miljö.
<b>Totalt</b>				Övervägande positiva konsekvenser

## **E. Förslagets proportionalitet**

Det bedöms inte vara möjligt att vidta några åtgärder för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå syftet.

## **F. Uppföljning och utvärdering**

Uppföljning av konsekvenserna bedöms kunna ske genom sedvanlig tillsyn av tillsynsmyndighet, d.v.s. Transportstyrelsen. Detta i syfte att följa upp t.ex. att de nya transportschemana 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  
Carolina Malmquist  
carolina.malmquist@transportstyrelsen.se

Jurist  
Christine Vallhagen  
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se

REMISS