

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se , stefan.zetterlind@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

dnr LI2023/03495

Göteborg 2023-11-20

Remiss – En flexiblare väg till behörigheten Fartygsbefäl klass VII

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser ca 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har granskat promemorian och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget om förändringar i förordningen och ser det som ett mycket positivt steg för att säkerställa en hållbar kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn. Behovet av ändringen har påtalats från branschens sida under en längre tid, i syfte att säkerställa förutsättningarna för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sektorn. Föreningen välkomnar därför bedömningen i promemorian som framhåller behovet av mer flexibla utbildningsvägar för att uppnå behörigheten klass VII. Vi anser att detta är ett betydelsefullt första steg mot att etablera ett mer anpassningsbart utbildningssystem för sjöfarare, vilket kan attrahera både kommande generationer och de som vill karriärväxla till sjöfarten senare i livet.

Svensk Sjöfart vill specifikt yttra sig avseende längden på den föreslagna handledda fartygsförlagda utbildningen. Inledningsvis menar Svensk Sjöfart, i likhet med vad departementet påpekat att föreskriften om Fartygsbefäl klass VII inre fart ska utgöra utgångspunkten för att fastställa omfattningen av den handledda fartygsförlagda utbildningen för Fartygsbefäl klass VII. En sådan utgångspunkt är rimlig då både Fartygsbefäl klass VII och klass VII inre fart i huvudsak är en styrmansbehörighet med samma teoretiskt innehåll. Utbildningen ombord på fartyg bör vara en praktisk tillämpning av den teoretiska utbildningen. Den professionella kompetensen hos fartygsbefäl består främst av två huvuddelar, nämligen navigation och lasthantering. När det gäller lasthantering, så finns det ingen skillnad mellan dessa behörigheter, eftersom den enda skillnaden ligger i fartområdet. I fråga om navigation så kräver navigering inom närfart som styrman inte högre kompetens eller erfarenhet i jämförelse med navigering i inre fart. Därmed finns mot denna bakgrund ingen övertygande anledning att ha olika utbildningslängder för dessa två behörigheter.

Svensk Sjöfart vill mot denna bakgrund särskilt uppmärksamma departementet på att föreningen i sin hemställan föreslagit en ändring av förordningen där det framgår att praktiktiden bör uppgå till 6

månader, vilket idag är det som gäller för den befintliga behörigheten till befälhavare klass VII inre fart.

I detta sammanhang är det dessutom relevant att jämföra med andra länder. Svensk Sjöfart kan exempelvis konstatera att Holland som har en omfattande erfarenhet av specialsjöfart i kustnära farvatten kräver 6 månaders fartygsförlagd utbildning för att erhålla en STCW A-II/3 behörighet (vilket motsvarar Fartygsbefäl klass VII enligt STCW-konventionen). I Finland, som har inre farvatten jämförbara med Sverige och ett delat närfartsområde i Östersjön, kräver 8 månaders fartygsförlagd utbildning för att erhålla en STCW A-II/3 behörighet. I Finland gäller dock att en av de 8 månaderna kan ersättas med simulatorträning, vilket i praktiken innebär 7 månaders fartygsförlagd utbildning. Introduktionen av att kunna genomföra viss del av praktiken i simulatorer torde vara en metod för att ytterligare öka kvalitén i utbildningen för samtliga behörigheter genom att detta möjliggör för studenterna att öva moment som inte (under säkra förhållanden) låter sig göras ombord på ett fartyg till havs. Danmark saknar en specifik reglering för fartygsförlagd utbildning för STCW A-II/3 och hänvisar istället till STCW A-II/1, vilket motsvarar Fartygsbefäl klass V i Sverige. I och med att detta avser den högre behörigheten är det vår uppfattning att utgångspunkten ska vara den befintliga inre fartsbehörigheten, samt att en jämförelse i första hand med Holland och, i viss utsträckning, Finland är relevant.

Svensk Sjöfart noterar även att när man tittar på helheten i förordningen om behörigheter för sjöpersonal, är det uppenbart att ett antal ändringar införts över tid och att det därför kan finnas skäl till att se över helheten, exempelvis föreslås i den senaste ändringen uttryckligen att Transportstyrelsen ska föreskriva om längd och innehåll i utbildningen. Detta samtidigt som Transportstyrelsen med stöd av andra lagrum redan meddelar föreskrifter kring krav på behörighetsgrundande praktik. Att alla de regelverk som omger utbildningssystemet utgör en helhet är av stor betydelse så väl för de som arbetar ombord, rederier, myndigheter och som utbildningsanordnarna. Det finns därför på sikt skäl att överväga en mer strukturerad översyn.

Slutligen önskar Svensk Sjöfart understryka vikten av ett fortsatt arbete från departementet med övriga delar kopplat till utbildningssystemet som föreningen pekat på. Detta både för att möjliggöra införandet av en stegvis och påbyggnadsbar (modulbaserad) utbildning för sjöbefäl, såväl som arbetet med att förenkla och undanröja begränsande svenska särkrav. Det senare kan i flera fall skapa oproportionerliga inlåsningseffekter för enskilda ombordanställda och rederier.

Göteborg som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

Johan Hartler