

Upprättad av
Johan Stenborg
Juridik
Juridik sjöfart

Framställan om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	6
1.1 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	6
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal	9
2 TRANSPORTSTYRELSENS FÖRSLAG	18
2.1 Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.....	18
2.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare	18
2.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet	21
2.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat	22
2.5 Uppdaterade krav för fartygsbefäl och maskinbefäl klass V samt vaktgående maskinpersonal	23
2.6 Krav om utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII.....	24
2.7 Utökad bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar	25
2.8 Bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal	26
2.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart	26
2.10 Övriga förslag.....	27
3 KONSEKVENSER	31
3.1 Vad är problemet?	31
3.1.1 Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.....	31
3.1.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare	31
3.1.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet	32
3.1.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat.....	32
3.1.5 Uppdaterade krav för fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal	32
3.1.6 Krav om högskoleutbildning ledande till fartygsbefäls- och maskinbefälsexamen klass VII	33
3.1.7 Utökad bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar	34
3.1.8 Bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal.....	34
3.1.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart.....	34

3.1.10	Övriga förslag	34
3.2	Vad är syftet med förslaget?	35
3.2.1	Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.....	35
3.2.2	Krav om godkänd utbildningsanordnare	35
3.2.3	Godkänd utbildning för radiobehörighet	35
3.2.4	Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat.....	36
3.2.5	Uppdaterade krav för fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal	36
3.2.6	Krav om utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII	36
3.2.7	Utökat bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar	36
3.2.8	Bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal	36
3.2.9	Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart.....	37
3.2.10	Övriga förslag	37
3.3	Vad finns det för alternativa lösningar?	37
3.4	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	37
3.5	Vilka är berörda.....	38
3.6	Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?	38
3.7	Vad får förslaget för andra konsekvenser?.....	38
3.8	Överensstämmer förslaget med EU-rätten?	38
3.9	Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?	38
3.10	Finns det behov av speciella informationsinsatser?	39

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår ett antal ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Flera av förslagen har tidigare överlämnats till Regeringskansliet. Det har sedan dess uppmärksammats ytterligare behov av ändringar i de berörda förordningarna. Syftet med förslagen är att korrekt införliva internationella regelverk samt förtydliga och förbättra förordningarna i vissa avseenden.

Transportstyrelsen vill bl.a. med förslagen införa regler i behörighetsförordningen och fartygssäkerhetsförordningen rörande den befintliga förtrogenhetsutbildningen för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet. Detta är ett krav enligt STCW-konventionen¹ som tidigare inte har införlivats i berörda förordningar. Transportstyrelsen föreslår även att kraven i behörighetsförordningen rörande godkännande av och tillsyn över utbildningsanordnare förtydligas.

Myndigheten ser även behov av ytterligare bemyndigande att föreskriva om särskilda certifikat och utbildningar för personal som arbetar på fartyg i inre fart, traditionsfartyg och fiskefartyg i syfte att kunna ställa mer anpassade krav för dessa fartyg.

Vidare föreslås också en ändring som skulle möjliggöra utbildning för manskapsbehörigheter genom gymnasial vuxenutbildning eller genom nationell yrkesutbildning, vilket skulle öka möjligheterna för vuxna personer som vill yrkesväxla till ett arbete inom sjöfarten.

Slutligen föreslår Transportstyrelsen ett antal mindre korrigeringar och redaktionella ändringar i de berörda förordningarna.

¹ The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 3, 4, 31 och 38 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.
3 §

All sjöpersonal ska före påmönstring ha fullgjort godkänd förtrogenhetsutbildning. Detta gäller dock inte fiskefartyg. Den som tjänstgör på ett fiskefartyg ska i stället ha ett certifikat om genomgången godkänd säkerhetsutbildning för fiskefartyg.

Sjöpersonal som tjänstgör på fartyg som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, ska även genomgå en förtrogenhetsutbildning för sjöfartsskydd. Denna utbildning ska ges av skyddsansvarig ombord eller en person med motsvarande kvalifikationer.

Sjöpersonal på passagerarfartyg som går i närfart eller mer vidsträckt fart, och passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart, ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg.

Befälhavare, fartygsbefäl, maskinbefäl och varje annan person som tilldelats särskilda arbetsuppgifter och ansvar gällande passagerarsäkerhet, lastsäkerhet eller skrovintegritet ombord på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg som går i närfart eller mer vidsträckt fart, och passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart, ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en

förtroenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

Förtroenhetsutbildningarna ska dokumenteras av befälhavaren. En kopia av dokumentationen ska snarast skickas till fartygets redare.

4 §

All sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsbesättning eller regleras genom föreskrifter om bemanning för fartyg som inte *skall* ha säkerhetsbesättning (bemanning föreskrifter) *skall* ha *fullgjort godkänd utbildning* i grundläggande säkerhet (basic safety) och ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna förstå och vidarebefordra säkerhetsinformation.

All sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsbesättning eller regleras genom föreskrifter om bemanning för fartyg som inte *ska* ha säkerhetsbesättning (bemanning föreskrifter) *ska* ha *certifikat* i grundläggande säkerhet (basic safety) och ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna förstå och vidarebefordra säkerhetsinformation.

Första stycket gäller även för övrig sjöpersonal som har arbetsuppgifter som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön.

Första och andra styckena gäller inte fiskefartyg.

31 §

Sjöpersonal som tjänstgör på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg ska ha fullgjort godkänd utbildning för tjänstgöring på sådana fartyg enligt andra och tredje styckena, samt behärska engelska och, om fartyget trafikerar Skandinavien, ett skandinaviskt språk.

På ett sådant fartyg som går i närfart eller mer vidsträckt fart, och på ett sådant fartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart, ska

1. befälhavare, fartygsbefäl, maskinbefäl, manskap samt annan personal som enligt mönstringslistorna ska bistå passagerare i nödsituationer ombord ha giltigt intyg om utbildning i kontroll av folkmassor (crowd management)

På ett sådant fartyg som går i närfart eller mer vidsträckt fart, och på ett sådant fartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart, ska

1. befälhavare, fartygsbefäl, maskinbefäl, manskap samt annan personal som enligt mönstringslistorna ska bistå passagerare i nödsituationer ombord ha giltigt intyg om utbildning i kontroll av folkmassor (crowd management)

training),

2. personal som direkt betjänar passagerare i passagerarutrymmen ombord ha giltigt intyg om säkerhetsutbildning på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg, och

3. befälhavaren, överstyrman, teknisk chef, förste fartygsingenjör och varje annan person som tilldelats direkt ansvar för lastning, lossning eller säkring av last eller stängning av skrovöppningar ombord på ro-ro-passagerarfartyg ha giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och *skrovhållfasthet*.

På ett sådant fartyg med ett tillåtet passagerarantal om högst 500 i inre fart ska

1. befälhavaren, befäl och annan personal som enligt fartygets säkerhetsplaner ska bistå passagerare i nödsituationer, ha *genomgått en utbildning i passagerarsäkerhet, mönstringsrutiner och kommunikation*, och

2. befälhavaren, befäl och annan personal med direkt ansvar för passagerares ombord- och ilandstigning, lastning, lossning eller säkring av last ha *genomgått en utbildning i lastsäkerhet och skrovintegritet*.

training),

2. personal som direkt betjänar passagerare i passagerarutrymmen ombord ha giltigt intyg om säkerhetsutbildning på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg, och

3. befälhavaren, överstyrman, teknisk chef, förste fartygsingenjör och varje annan person som tilldelats direkt ansvar för lastning, lossning eller säkring av last eller stängning av skrovöppningar ombord på ro-ro-passagerarfartyg ha giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och *skrovintegritet*.

På ett sådant fartyg med ett tillåtet passagerarantal om högst 500 i inre fart ska

1. befälhavaren, befäl och annan personal som enligt fartygets säkerhetsplaner ska bistå passagerare i nödsituationer, ha *giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, mönstringsrutiner och kommunikation*, och

2. befälhavaren, befäl och annan personal med direkt ansvar för passagerares ombord- och ilandstigning, lastning, lossning eller säkring av last ha *giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet*.

38 §

Kravet i 3 kap. 16 § första stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) gäller inte fartyg som går i inre fart.

Medgivande enligt 3 kap. 16 § andra stycket fartygssäkerhetslagen lämnas av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. fartygs bemanning,
2. att säkerhetsbesättning ska

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. fartygs bemanning,
2. att säkerhetsbesättning ska

fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 § samma lag,

3. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhets-synpunkt (bemanningföreskrifter) för fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § samma lag, *och*

4. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för prövning av ansökan om behörighetsbevis och annan ärendehandläggning som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 § samma lag,

3. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhets-synpunkt (bemanningföreskrifter) för fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 § samma lag,

4. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för prövning av ansökan om behörighetsbevis och annan ärendehandläggning som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg, *och*

5. att *sjöpersonal på fiskefartyg, traditionsfartyg och fartyg som enbart trafikerar inre fart får eller ska ha andra certifikat, intyg eller utbildningar än de som föreskrivs i detta kapitel.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

dels att 2 kap. 33 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 11 och 13 §§, 2 kap. 1, 7, 9, 13, 19, 24 och 28 §§, 3 kap. 1 och 2 §§, 4 kap. 7 § samt 5 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 1 kap. 15–20 §§ samt 2 kap. 13 a och 28 a §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

11 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om särskilda behörigheter för personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om särskilda behörigheter, *certifikat, intyg och utbildningar* för personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart.

13 §

All verksamhet som gäller utbildning, kompetensbedömning, certifiering, intyg om erkännande och förnyad giltighet ska övervakas genom ett system för kvalitetsnormer. *Detta gäller dock inte sådan utbildning som avses i andra stycket, om rederiet har en godkänd säkerhetsorganisation där utbildningsrutinerna finns dokumenterade.*

All verksamhet som gäller utbildning, kompetensbedömning, certifiering, intyg om erkännande och förnyad giltighet ska övervakas genom ett system för kvalitetsnormer. *Utbildning ska bedrivas av en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare. Godkännande får endast ges till svenska juridiska personer och får endast avse utbildningsverksamhet i Sverige. Verksamhetskravet omfattar inte fartygsförlagd utbildning eller praktik.*

Det som anges i första stycket gäller inte sådan utbildning som avses i tredje stycket, om rederiet har en godkänd säkerhetsorganisation där utbildningsrutinerna finns dokumenterade.

Redare får utbilda ombordanställd sjöpersonal i

1. förtrogenhet,
2. förtrogenhet för sjöfartsskydd,
3. förtrogenhet för passagerarfartyg,
4. kontroll av folkmassor,
5. säkerhet på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg,
6. passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet,

Redare får utbilda ombordanställd sjöpersonal i

1. förtrogenhet,
2. förtrogenhet för sjöfartsskydd,
3. förtrogenhet för passagerarfartyg,
4. *förtrogenhet för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet,*
5. kontroll av folkmassor,
6. säkerhet på passagerar- och ro-ro-passagerarfartyg,

7. säkerhet på höghastighetsfartyg,
och

8. livsmedelshygien, personlig hy-
gien samt skötsel och förvaring av
livsmedel ombord på fartyg.

7. passagerarsäkerhet, lastsäkerhet
och skrovintegritet,

8. säkerhet på höghastighetsfartyg,
9. livsmedelshygien, personlig hy-
gien samt skötsel och förvaring av
livsmedel ombord på fartyg, *och*
10. *sjukvård ombord enligt 5 kap.
6 §.*

Redare som uteslutande framför fartyg i inre fart med en bruttodräktighet understigande 500 och ett passagerarantal om högst 500 får även utbilda ombordanställd sjöpersonal i grundläggande säkerhet.

Transportstyrelsen får meddela
ytterligare föreskrifter om

1. system för kvalitetsnormer, *och*
2. utbildning av ombordanställd
sjöpersonal enligt *andra och tredje*
styckena.

Transportstyrelsen får meddela
ytterligare föreskrifter om

1. system för kvalitetsnormer,
2. *krav för godkännande av*
utbildningsanordnare,
3. *återkallelse av godkännande av*
utbildningsanordnare, och
4. utbildning av ombordanställd
sjöpersonal enligt *tredje och fjärde*
styckena.

15 §

*Transportstyrelsen får meddela
föreskrifter om ytterligare krav för
att få behörigheter, certifikat och
intyg enligt denna förordning.*

16 §

*Transportstyrelsen får återkalla
ett godkännande av utbildnings-
anordnare om förutsättningarna för
godkännandet inte längre finns
eller om föreskrifter om god-
kännandet som meddelats med stöd
av denna förordning inte har
iakttagits. Godkännandet får även
återkallas på utbildningsanordnar-
ens begäran.*

17 §

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsanordnare som har godkänts enligt denna förordning.

18 §

Om Transportstyrelsen begär det, ska den godkända utbildningsanordnaren lämna tillträde till lokaler, områden och utrymmen som har anknytning till verksamheten, tillhandahålla handlingar som rör verksamheten och hjälpa till vid tillsynen.

19 §

Transportstyrelsen får besluta de förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen och för att den godkända utbildningsanordnaren ska fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

20 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal.

2 kap.

1 §

För att få de behörigheter som anges i detta kapitel krävs läkarintyg som inte är äldre än två

För att få de behörigheter som anges i detta kapitel krävs läkarintyg som inte är äldre än två

år och som visar att sökanden uppfyller de krav på syn- och hörsel förmåga som föreskrivs i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. För att få de behörigheter som anges i 3–7 §§ och 15–19 §§ krävs högskoleutbildning vid ett universitet eller en högskola som omfattas av högskolelagen (1992:1434) eller hos en enskild utbildningsanordnare som har tillstånd att utfärda examina enligt lagen (1993:792) om tillstånd att utfärda vissa examina.

år och som visar att sökanden uppfyller de krav på syn- och hörsel förmåga som föreskrivs i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. För att få de behörigheter som anges i 3–9 §§ och 15–21 §§ krävs högskoleutbildning vid ett universitet eller en högskola som omfattas av högskolelagen (1992:1434) eller hos en enskild utbildningsanordnare som har tillstånd att utfärda examina enligt lagen (1993:792) om tillstånd att utfärda vissa examina.

Vid en ansökan om erkännande av utländska behörighetsbevis får sökanden, för att styrka att de svenska kraven på syn- och hörsel förmåga är uppfyllda, åberopa det dokument som krävs i sökandens ursprungsstat eller den stat sökanden kommer från eller ett intyg som utfärdats av en behörig myndighet i denna stat och som motsvarar ett svenskt läkarintyg. Sådana utländska dokument eller intyg får inte vara äldre än två år.

Transportstyrelsen prövar som ett led i behörighetsärendet om dokumentet eller intyget innehåller de uppgifter som behövs.

7 §

För att få behörighet som fartygsbefäl klass V ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning, och
2. ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring.

För att få behörighet som fartygsbefäl klass V ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning, och
2. ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring, *varav minst sex månader ska ha bestått av vakthållning på bryggan under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.*

Av tjänstgöringstiden ska minst 18 månader ha fullgjorts på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i närfart eller mer vidsträckt fart varav minst nio månader på fartyg med en bruttodräktighet om minst 3 000 i Europafart eller mer vidsträckt fart.

För den som i minst sex månader har tjänstgjort som befälsassistent i

*Europafart eller mer vidsträckt fart
för den sammanlagda tjänst-
göringstiden minskas till 30
månader.*

Praktiken enligt ovan får ersättas av handledd fartygsförlagd utbildning om denna fullgjorts som en del av ett utbildningsprogram som leder till en sjökaptensexamen.

9 §

För att få behörighet som fartygsbefäl klass VII ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning, och
2. ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg som i minst sex månader gått i närfart eller mer vidsträckt fart.

*För den som har fullgjort minst
sex månaders styrd praktik får den
sammanlagda tjänstgöringstiden
minskas till 30 månader.*

13 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att behörighet enligt 12 § även får uppnås genom *treårig* gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att behörighet enligt 12 § även får uppnås genom gymnasial utbildning *eller nationell yrkesutbildning*, inriktad mot sjöfart.

13 a §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att däckstjänstgöringen enligt 11 § får reduceras till 12 månader efter genomgången gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart.

19 §

För att få behörighet som maskinbefäl klass V ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning, och
2. ha fullgjort minst 30 månaders

För att få behörighet som maskinbefäl klass V ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning, och
2. ha fullgjort minst 36 månaders

praktik varav

- a) minst *sex* månaders *styr*d fartygsförlagd utbildning i maskinutrymmen på fartyg med minst 3 000 kW maskinstyrka,
- b) minst 12 månaders maskintjänstgöring,
- c) minst *sex* månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring, och
- d) minst *sex* månaders tjänstgöring i elektrisk verkstad.

praktik varav

- a) minst 30 månaders maskintjänstgöring, där minst *sex* månader ska ha skett på fartyg med en maskinstyrka om minst 3000 kW,
- b) minst *tre* månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring, och
- c) minst *tre* månaders tjänstgöring i elektrisk verkstad.

Maskintjänstgöringen enligt första stycket 2 a) ska bestå av minst sex månaders vakthållning inom fartygets maskinavdelning och skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.

Praktiken enligt första stycket 2 får ersättas med en handledd utbildning som förlagts till fartyg eller verkstad om utbildningen fullgjorts som en del av ett utbildningsprogram som leder till sjöingenjörsexamen. Den handledda utbildningen ska omfatta minst *sex* månaders *styr*d fartygsförlagd utbildning på fartyg med minst 3 000 kW maskinstyrka.

Praktiken enligt första stycket 2 får ersättas med en handledd utbildning som förlagts till fartyg eller verkstad om utbildningen fullgjorts som en del av ett utbildningsprogram som leder till sjöingenjörsexamen. Den handledda utbildningen ska omfatta minst *sex* månaders fartygsförlagd utbildning på fartyg med *en* maskinstyrka om minst 3 000 kW.

Utbildningen ska dokumenteras i en godkänd utbildningsjournal.

24 §

För att få behörighet som vaktgående maskinpersonal ska sökanden ha fullgjort minst *sex* månaders maskintjänstgöring. Tjänstgöringen ska *uteslutande* ha bestått av *arbetsuppgifter* i

För att få behörighet som vaktgående maskinpersonal ska sökanden ha fullgjort minst *sex* månaders maskintjänstgöring *som* ska ha bestått av *uppgifter som har samband med vakthållning* i

fartygets maskinavdelning, och ha skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.

fartygets maskinavdelning. *Tjänstgöringen ska ha skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.*

28 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att behörighet enligt 24 och 27 §§ även får uppnås genom *treårig* gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att behörighet enligt 24 och 27 §§ även får uppnås genom gymnasial utbildning *eller nationell yrkesutbildning*, inriktad mot sjöfart.

28 a §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att maskintjänstgöringen enligt 23 § får reduceras till 6 månader efter genomgången gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart.

3 kap.

1 §

För att få specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ska sökanden inneha ett allmänt operatörcertifikat för maritim mobil trafik i GMDSS (GOC-certifikat).

För att få specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ska sökanden inneha ett allmänt operatörcertifikat för maritim mobil trafik i GMDSS (GOC-certifikat) *och ha genomgått godkänd utbildning.*

2 §

För att få specialbehörighet som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS ska sökanden inneha ett begränsat operatörcertifikat för maritim mobil trafik i GMDSS (ROC-certifikat).

För att få specialbehörighet som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS ska sökanden inneha ett begränsat operatörcertifikat för maritim mobil trafik i GMDSS

(ROC- certifikat) och ha genomgått godkänd utbildning.

4 kap.

7 §

För att få certifikat i avancerad brandbekämpning (advanced fire fighting) ska sökanden ha certifikat enligt 6 § och ha fullgjort godkänd utbildning.

För att få certifikat i avancerad brandbekämpning (advanced fire fighting) ska sökanden ha certifikat enligt 11 § och ha fullgjort godkänd utbildning.

5 kap.

1 §

För att få ett intyg över utförd förtrogenhetsutbildning, förtrogenhetsutbildning för sjöfartsskydd *eller* förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg ska sökanden ha genomgått godkänd utbildning.

För att få ett intyg över utförd förtrogenhetsutbildning, förtrogenhetsutbildning för sjöfartsskydd, förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg *eller* förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet ska sökanden ha genomgått godkänd utbildning.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
 2. Beslut om godkänt system för kvalitetsnormer för utbildningsanordnare, som gäller när denna förordning träder i kraft ska efter detta datum vara giltiga som beslut om godkännande av utbildningsanordnare enligt 1 kap. 13 §.

2 Transportstyrelsens förslag

2.1 Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Förslag

I 4 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) föreslås det att det införs krav om vem som ska ha genomfört förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

Skälen för förslaget

Krav på förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet tillkom i samband med den stora revideringen av STCW-konventionen med tillhörande kod som trädde ikraft 2012. Kravet återfinns i STCW-koden A-I/14.3 och A-I/14.4. Sverige införlivade krav om utbildningsinnehåll i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Däremot infördes inte krav om vem som skulle ha förtrogenhetsutbildningen i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Därför föreslår Transportstyrelsen att det införs ett nytt stycke i 4 kap. 3 § innehållande kravet om förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns något behov av en övergångsbestämmelse för detta krav. Anledningen är att branschen och Transportstyrelsen har utgått från att kravet har funnits. Berörda sjömän bör därmed redan ha utbildningen.

2.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare

Förslag

I 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att utbildning ska bedrivas av en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare. Dessa utbildningsanordnare ska vara svenska juridiska personer med verksamhet i Sverige. Genom en övergångsbestämmelse ska utbildningsanordnare med godkänt system för kvalitetsnormer bli godkända enligt de nya reglerna utan att behöva ansöka om det.

Skälen för förslaget

Enligt 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska utbildning av sjömän övervakas genom ett system för kvalitetsnormer. Med stöd av bemyndigandet i paragrafens tredje stycke har Transportstyrelsen föreskrivit att detta system ska godkännas av

myndigheten. Transportstyrelsen bedömer dock att detta är otillfredsställande och att utbildningsanordnaren i sig bör godkännas för att få bedriva utbildningar som omfattas av förordningen. Granskningen av kvalitetssystemet blir då en del av prövningen. Transportstyrelsen föreslår således att det i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal införs ett tydligt krav om att utbildning ska bedrivas av en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare istället för av en utbildningsanordnare med godkänt system för kvalitetsnormer. Anledningen till förslaget är att det blir tydligare för skolorna och sjömännen om vad godkännandet innebär. Redan idag talas det generellt om godkända utbildningsanordnare och den föreslagna ändringen kommer att medföra att regleringen överensstämmer med gängse språkbruk.

Ett annat skäl till förslaget är att det ger Transportstyrelsen möjligheter att ställa krav som inte är direkt kopplade till kvalitetssystemet, t.ex. krav avseende frekvens av utbildningar, rapportering av utbildningsdata och betalning av tillsynsavgift.

Observera att förslaget avser godkännande av utbildningsanordnaren som sådan och inte enskilda utbildningar. Att utbildningar ska godkännas av Transportstyrelsen framgår redan av förordningen om behörigheter för sjöpersonal.

Förslaget att utbildningsanordnare ska godkännas av Transportstyrelsen omfattar samma aktörer som idag ska ha ett godkänt system för kvalitetsnormer. Det innebär att högskolor, gymnasieskolor, privata utbildningsanordnare och andra som tillhandahåller utbildningar för behörigheter, certifikat och intyg för sjömän ska omfattas av kravet. Undantaget är redare som utbildar egen personal enligt 1 kap. 13 § andra stycket förordningen om behörigheter för sjöpersonal, under förutsättning att utbildningsrutinerna finns dokumenterade i rederiets godkända säkerhetsorganisation.

Det finns idag två högskolor, sju gymnasieskolor, två myndigheter och 23 privata aktörer som har godkänt kvalitetssystem och får bedriva sjöfartsutbildningar. Transportstyrelsen föreslår dock en övergångsbestämmelse med innebörden att gällande beslut om godkända kvalitetssystem ska bli giltiga som beslut om godkända utbildningsanordnare enligt de nya kraven. Det innebär att förslaget initialt inte kommer att medföra några konsekvenser för ovan nämnda aktörer. Det är först när de befintliga besluten av någon anledning måste bytas ut som de ska ersättas med ett beslut om godkännande av utbildningsanordnare. Genom övergångsbestämmelsen kommer dock dessa utbildare att omfattas av samma krav och tillsynsbestämmelser som nya godkända utbildningsanordnare, inklusive Transportstyrelsens föreskrifter meddelade med stöd av förordningen. De

befintliga besluten kommer även att kunna återkallas på samma sätt som nya beslut om godkännande av utbildningsanordnare.

Det föreslås även att endast svenska juridiska personer ska kunna bli godkända som utbildningsanordnare och att utbildningsverksamheten uteslutande ska bedrivas i Sverige. Det sistnämnda kravet omfattar dock inte fartygsförlagd utbildning eller praktik som anordnas av utbildaren. Anledningen till undantaget är att möjliggöra sådan utbildning eller praktik på fartyg i internationell trafik.

Skälet till att begränsa godkännande av utbildningsanordnare till svenska aktörer är främst att godkännandet och tillhörande tillsyn utgör myndighetsutövning. Transportstyrelsen ser att det finns legala problem med att utföra sådana uppgifter utanför rikets gränser och svensk jurisdiktion. Vidare skulle tillsyn av verksamhet i utlandet medföra betydande kostnader för myndigheten. Att finansiera dessa med avgifter som blir rättvisande för kollektivet kan visa sig problematiskt.

Förslag

I 1 kap. 13 § sista stycket förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs ett nytt bemyndigande om att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om godkännande av utbildningsanordnare.

Skälen för förslaget

I 1 kap 13 § sista stycket återfinns bemyndigande om att Transportstyrelsen får föreskriva om system för kvalitetsnormer och utbildning för ombordanställd sjöpersonal. Med hänsyn till förslaget att Transportstyrelsen ska godkänna utbildningsanordnare bör det införas ett bemyndigande som ger myndigheten rätt att föreskriva om vad som krävs för att godkännas som utbildningsanordnare.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom tillägg av 1 kap. 16–19 §§ i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett tydligare bemyndigande att utöva tillsyn över godkända utbildningsanordnare.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen bedriver idag tillsyn över de utbildningsanordnare som håller godkända utbildningar ledande till certifikat och behörigheter för handelssjöfarten. Transportstyrelsen har ovan föreslagit tydligare regler om godkännande av utbildningsanordnare. Genom det förslaget uppstår även ett behov av tydliga regler om myndighetens tillsyn av dessa. Förslaget motsvarar till stor del de tillsynsbestämmelser som finns i lagen (2021:626)

om förarbevis för vattenskoter och som träffar de organisationer som bedriver utbildning enligt det regelverket.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom ändring i 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett bemyndigande att föreskriva om vilka skäl som kan ligga till grund för återkallelse av ett godkännande som utbildningsanordnare.

Skälen för förslaget

Som en följd av förslaget ovan om att Transportstyrelsen ska godkänna utbildningsanordnare bedömer myndigheten att det även finns behov av tydliga regler för återkallelse av sådana beslut. Transportstyrelsen föreslår därmed ett bemyndigande för myndigheten att meddela närmare föreskrifter om sådan återkallelse. Möjligheten för Transportstyrelsen att kunna återkalla ett godkännande bedöms vara ett nödvändigt verktyg i rollen som tillsynsmyndighet.

2.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet**Förslag**

I 3 kap. 1 och 2 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör respektive begränsat behörig radiooperatör ska erhållas mot bakgrund av ett motsvarande operatörscertifikat och en godkänd utbildning.

Skälen för förslaget

I nuvarande 3 kap. 1 och 2 §§ ställs enbart krav om att sökanden ska inneha ett operatörscertifikat för att kunna erhålla specialbehörighet för allmänt respektive begränsat behörig radiooperatör. Detta innebär att det idag inte finns några tydliga krav om att det krävs en godkänd utbildning för att erhålla specialbehörighet som allmänt respektive begränsat behörig radiooperatör. Då certifikaten inte är tidsbegränsade innebär detta att någon kan ansöka om specialbehörighet trots att personen har en alldeles för gammal eller obsolet utbildning som inte uppfyller kraven i STCW. Genom att ställa krav på godkänd utbildning kan Transportstyrelsen reglera hur gammal en sådan utbildning får vara för att vara behörighetsgrundande. STCW-konventionen ställer i regel IV/2 krav om att den som ska söka ut en radiobehörighet ska ha en godkänd utbildning i enlighet med STCW A-IV/2. Detta innebär en utbildning som är godkänd av den stat som ska utfärda behörigheten, samt att utbildningen ska uppfylla både relevanta krav i radioreglementet och STCW. För utfärdande av behörigheter ställs generellt krav om att utbildningen inte får vara äldre än fem år.

Med nuvarande reglering finns även en risk att sökanden uppvisar ett utländskt certifikat utfärdat mot bakgrund av en utländsk utbildning som inte har godkänts av Transportstyrelsen. Även detta skulle stå i strid mot konventionen, eftersom behörigheten, enligt STCW måste utfärdas mot bakgrund av en godkänd utbildning enligt ovan.

Förslaget innebär ett förtydligande av kravet och bör därför inte behöva någon övergångsbestämmelse.

2.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat

Förslag

I 1 kap. förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås en ny paragraf, 15 §, där det införs ett bemyndigande om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare krav för att få behörigheter, certifikat och intyg.

Skälen för förslaget

Krav för att erhålla behörighetsbevis, certifikat och intyg framgår av förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Det finns idag inget bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om ytterligare krav. STCW-konventionen innehåller dock vissa krav som inte är införlivade i förordningen.

Transportstyrelsen föreslår därför att det införs ett nytt bemyndigande för myndigheten att reglera de ytterligare krav som behöver ställas för att uppfylla konventionens krav gällande erhållande av behörigheter, certifikat och intyg.

Som exempel kan nämnas behörigheten fartygsbefäl klass V. Enligt 2 kap. 7 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal krävs det att sökanden uppfyller krav om gällande utbildning och sjötid för att få behörigheten. STCW ställer däremot krav om att sökanden också ska ha fyra certifikat för att erhålla behörigheten. Kravet finns inte införlivat i svensk lagstiftning. De certifikat som avses är grundläggande säkerhet, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, avancerad brandbekämpning samt grundläggande sjukvård.

Anledningen till att Transportstyrelsen föreslår ett bemyndigande för myndigheten att reglera ytterligare krav är att det kan röra sig om relativt detaljerade krav som passar bättre i myndighetsföreskrifter. Alternativet vore att reglera samtliga behörighetskrav i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Detta skulle dock riskera att göra förordningen onödigt detaljerad och komplex.

2.5 Uppdaterade krav för fartygsbefäl och maskinbefäl klass V samt vaktgående maskinpersonal

Förslag

Kraven för att få behörigheterna fartygsbefäl klass V och maskinbefäl klass V, vilka regleras i 2 kap. 7 och 19 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, ska uppdateras för att motsvara kraven i STCW-konventionen.

Skälen för förslaget

Vid genomgång av det svenska införlivandet av STCW-konventionen har det konstaterats att kraven i förordningen för att få behörigheterna fartygsbefäl och maskinbefäl klass V inte fullt ut motsvarar konventionskraven. Kravet för att få behörighet som fartygsbefäl klass V är idag, utöver godkänd utbildning, att sökanden har 36 månaders sjötid. Enligt regel II/1.2 i STCW krävs det dock att minst sex av dessa har bestått av vakthållning på bryggan under uppsikt. Detta krav bör införas i förordningen.

Vad gäller behörighet som maskinbefäl klass V kräver förordningen idag att sökanden har 30 månaders sjötid med vissa krav på maskintjänstgöring m.m. Kraven i regel III/1.2 i STCW omfattar dock 36 månaders sjötid varav 30 månader ska vara utförd i maskinavdelningen. Av dessa 30 månader ska minst sex månader bestå av vakthållning i fartygets maskinavdelning under uppsikt av en handledare. Förslaget syftar till att anpassa kraven i förordningen för att överensstämja med konventionen.

Förslag

Reglerna om befälsassistent i 2 kap. 7 och 33 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska upphävas.

Skälen för förslaget

Det finns idag enligt 2 kap. 7 § i förordningen en möjlighet att sänka kravet på däcktjänstgöring för att få behörigheten fartygsbefäl klass V om sökanden har tjänstgjort som befälsassistent i Europafart eller mer vidsträckt fart. Mer detaljerade krav om sådan tjänstgöring finns i 2 kap. 33 §. Någon motsvarande möjlighet finns dock inte i STCW-konventionen. Möjligheten har inte heller utnyttjats i praktiken på många år. Med hänsyn till detta och konflikten med konventionskraven bör reglerna om befälsassistent upphävas.

Förslag

Bestämmelsen om styrd praktik i 2 kap. 9 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska upphävas.

Skälen för förslaget

Möjligheten i 2 kap. 9 § att minska tjänstgöringstiden för behörigheten fartygsbefäl klass VII genom styrd praktik har ingen motsvarighet i STCW och strider därför mot konventionen. Bestämmelsen har inte heller tillämpats i praktiken på många år. Transportstyrelsen bedömer därför att det är motiverat att den upphävs.

Förslag

Kravet för att få behörighet som vaktgående maskinpersonal, vilken regleras i 2 kap. 24 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, ska uppdateras för att motsvara kraven i STCW-konventionen.

Skälen för förslaget

Vid genomgång av det svenska införlivandet av STCW-konventionen har det konstaterats att kravet för att få behörighet som vaktgående maskinpersonal inte fullt ut motsvarar kravet i konventionen. Kravet är idag att sökanden ska ha fullgjort sex månaders tjänstgöring i fartygets maskinavdelning. Enligt STCW regel III/4 krävs dock att tjänstgöringen ska ha bestått av uppgifter som har samband med vakthållning i fartygets maskinavdelning. Motsvarande krav gäller för behörighet som lättmatros enligt 2 kap. 12 § i förordningen, vilket uppfyller kravet i konventionen. Transportstyrelsen föreslår att kravet för vaktgående maskinpersonal uppdateras så att paragrafen motsvarar den för lättmatros och kraven i STCW-konventionen.

2.6 Krav om utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII**Förslag**

I 2 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att fartygsbefäls- respektive maskinbefälsexamen klass VII ska genomföras vid ett universitet eller högskola för att vara behörighetsgrundande.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen anser att utbildningar som leder till fartygsbefäls- respektive maskinbefälsexamen klass VII ska genomföras vid ett universitet eller högskola för att vara behörighetsgrundande. Detta i likhet med utbildning ledande till behörighet som fartygs- respektive maskinbefäl klass V och högre.

Kravet reglerades tidigare i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal. Kravet föll dock bort gällande klass VII-utbildningarna när förordningen uppdaterades 2007, vilket tycks ha varit ett redaktionellt misstag som även följde med då förordningen nytrycktes 2011.

Idag bedrivs utbildningen för fartygs- och maskinbefäl klass VII uteslutande på de två befintliga sjöfartshögskolorna Chalmers tekniska högskola i Göteborg och Sjöfartshögskolan i Kalmar. Dessa skolor bedriver även de högre befälsutbildningarna i form av sjökaptens- och sjöingenjörprogram.

Trots att utbildningarna enbart bedrivs av två högskolor bedömer Transportstyrelsen att det inte finns någon kapacitetsbrist inom dagens utbildningssystem för att utbilda till fartygs- respektive maskinbefäl klass VII.

Eftersom utbildningarna för fartygs- och maskinbefäl klass VII bedrivs inom samma utbildningsform är det även möjligt att tillgodoräkna stora delar av utbildningen för den som vill läsa vidare på respektive skolas sjökaptens- eller sjöingenjörprogram.

I det fall andra aktörer än dagens två sjöfartshögskolor skulle tillåtas att bedriva utbildning för fartygs- och maskinbefäl klass VII skulle detta sannolikt leda till att sjöfartshögskolorna skulle tappa ett betydande elevunderlag, vilket i sin tur skulle kunna medföra sådana ekonomiska effekter att det inte längre blir möjligt att bedriva någon sjöfartsutbildning. Då det idag inte finns några andra högskolor som håller sjökaptens- och sjöingenjörutbildningar skulle en sådan utveckling kunna leda till att Sverige står utan möjlighet att ge sådan utbildning.

Transportstyrelsen bedömer att ändringen inte innebär någon konsekvens i praktiken och endast utgör ett förtydligande av vad som har gällt sedan 1998 års behörighetsförordning.

2.7 Utökat bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom ändring i 1 kap. 11 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett nytt bemyndigande att föreskriva om särskilda certifikat, intyg och utbildningar för personal som tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart.

Transportstyrelsen föreslår även att myndigheten genom ändring i 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) får rätt att föreskriva om att

personal på ovan nämnda fartyg får eller ska inneha dessa särskilda certifikat, utbildningar och intyg.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen har idag bemyndigande att föreskriva om särskilda behörigheter för personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart. Det finns dock behov av att kunna utöka detta bemyndigande till att även omfatta certifikat, intyg och utbildningar. Skälet till detta är att det skulle utöka möjligheten för Transportstyrelsen att ställa mer anpassade krav för personal som arbetar på dessa typer av fartyg.

Ändringen i fartygssäkerhetsförordningen är nödvändig då förordningen innehåller bestämmelser om vilken sjöpersonal som ska ha olika certifikat och intyg. Transportstyrelsen behöver därför ges möjlighet att föreskriva om när dessa får eller ska ersättas av certifikat och intyg specifikt anpassade för ovan nämnda fartygskategorier.

2.8 Bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom tillägg av 1 kap. 20 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen föreskriver om ett stort antal utbildningar som leder till behörigheter, certifikat och intyg för sjöpersonal. Ett flertal av de föreskrivna utbildningarna förutsätter vissa förkunskapskrav, exempelvis behöver man ha genomfört en grundkurs för att kunna gå en påbyggnadskurs eller en repetitionskurs. Transportstyrelsen saknar dock idag bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav för utbildningar, vilket innebär att regelverket är otydligt och behörigheter och certifikat riskerar att utfärdas på felaktiga grunder.

2.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att texten ”treårig gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart” ersätts med texten ”gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart.” i 2 kap. 13 och 28 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Transportstyrelsen föreslår även att det införs nya 13 a och 28 a §§ som ger myndigheten rätt att meddela föreskrifter om att tjänstgöringskravet för erhållande av behörighet

som matros och befaren maskinpersonal kan reduceras genom sådan utbildning.

Skälen för förslaget

Grundkravet för att erhålla behörighet som lättmatros, matros, vaktgående maskinpersonal samt befaren maskinpersonal är att sökanden har en viss mängd tjänstgöring på fartyg. Det finns även möjlighet att få behörighet som lättmatros och vaktgående maskinpersonal genom en treårig gymnasial utbildning. Kravet att utbildningen ska vara treårig medför att vuxna, som vill yrkesväxla, utesluts från denna möjlighet.

Transportstyrelsen bedömer att det finns behov att kunna genomföra utbildning även för vuxna. För att möjliggöra genomförandet av sådan utbildning bedömer Transportstyrelsen att kravet om att det ska vara en treårig gymnasial utbildning bör strykas och ersättas med krav om gymnasial utbildning alternativt nationell yrkesutbildning med inriktning mot sjöfart. Detta öppnar upp för möjligheten att Transportstyrelsen kan föreskriva om förutsättningar för utbildningar inriktade mot sjöfart som även kan bedrivas på yrkesskolor och inom kommunal vuxenutbildning.

Transportstyrelsen bedömer att tjänstgöringskravet för att få behörighet som matros och befaren maskinpersonal bör kunna reduceras för de personer som genomgått en gymnasial utbildning eller en nationell yrkesutbildning inriktad mot sjöfart. Myndigheten föreslås därför få bemyndigande att föreskriva om sådan reducering.

2.10 Övriga förslag

Förslag

Kravet om fullgjord godkänd utbildning i grundläggande säkerhet i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska ersättas med ett krav om certifikat i grundläggande säkerhet.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen har uppmärksammat att kravet rörande utbildning i grundläggande säkerhet är felaktigt i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Enligt nuvarande lydelse i förordningen krävs enbart godkänd utbildning vid tjänstgöring, trots att det av STCW regel VI/1 och A-VI/1 framgår att sjömannen ska ha ett certifikat i grundläggande säkerhet. Fartygssäkerhetsförordningen fastställer heller inte hur gammal en sådan utbildning får vara vid tjänstgöring. De certifikat Transportstyrelsen utfärdar i grundläggande säkerhet är dock tidsbegränsade till fem års giltighet, vilket är i enlighet med STCW-konventionen.

Transportstyrelsen har, med nuvarande lydelse i fartygssäkerhetsförordningen, tolkat att det föreligger ett certifikatskrav för grundläggande säkerhet för sjömän som arbetar på fartyg i vidare fart än inre fart. Därmed kommer föreslagen ändring inte att få någon effekt i nya kostnader för sjömän, däremot kommer regelverket att uppfylla internationella krav.

För de sjömän som arbetar på vissa fartyg i inre fart där rederiet har möjlighet att utbilda sin egen personal har Transportstyrelsen däremot medgett att det endast krävs ett utbildningsbevis i grundläggande säkerhet från dem. Transportstyrelsen bedömer att detta fortsatt ska vara möjligt och föreslår därför en ändring i fartygssäkerhetsförordningen 4 kap. 38 §.

Ändringsförslaget i 4 kap. 38 § innebär att myndigheten får föreskriva om att sjöpersonal på fiskefartyg, traditionsfartyg och fartyg som enbart trafikerar inre fart får eller ska ha andra certifikat, intyg eller utbildningar än de som föreskrivs i detta kapitel. Detta möjliggör en reglering om att sjömän på vissa fartyg inte behöver ett giltigt certifikat i grundläggande säkerhet trots det föreslagna kravet i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen.

Förslag

Intygsutbildningen för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet har fått fel namn i 4 kap. 31 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och bör därmed ändras till korrekt benämning.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att det i sista stycket förtydligas att det krävs ett giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet samt om utbildning i passagerarsäkerhet, mönstringsrutiner och kommunikation för personal som tjänstgör ombord på fartyg med tillåtet passagerarantal om högst 500 i inre fart.

Skälen för förslaget

Utbildningen för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet benämns idag felaktigt i två olika stycken i 4 kap. 31 § fartygssäkerhetsförordningen med benämningarna ”passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovhållfasthet” samt enbart ”lastsäkerhet och skrovintegritet”. Vi föreslår att den korrekta benämningen passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet införs konsekvent i 4 kap. 31 §.

Enligt 4 kap. 31 § sista stycket fartygssäkerhetsförordningen ska befälhavaren och viss annan besättning på fartyg med högst 500 passagerare i inre fart ha två godkända säkerhetsutbildningar. Av tillsynsskäl skulle det dock vara bättre om kravet gäller giltigt intyg för dessa utbildningar. Detta skulle underlätta Transportstyrelsens och Kustbevakningens arbete med att kontrollera att behörighetskraven är uppfyllda. Det är även ett krav enligt

regel V/2.10 i STCW-konventionen att intyg ska utfärdas för dessa utbildningar.

Transportstyrelsen ser inte detta som ett nytt krav utan som ett förtydligande av befintligt utbildningskrav i syfte att underlätta tillsynen. Alla som har gått utbildningen ska ha fått intyg som styrker detta. Därmed bedömer Transportstyrelsen att det saknas behov av en övergångsbestämmelse. Ändringen förtydligar också att Sverige har införlivat STCW-konventionen på ett korrekt sätt.

Förslag

I 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs en ny punkt gällande förtrogenhet för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet som redare får utbilda ombordanställd sjöpersonal i.

Skälen för förslaget

I 1 kap 13 § beskrivs vilka utbildningar som redaren själv får utbilda sin personal i. Här saknas förtrogenhetsutbildningen för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet vilket är samma förtrogenhetsutbildning som saknas i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Kravet om denna utbildning följer av STCW-koden A-I/14.3–4. Observera att detta inte är samma utbildning som nämns i punkt 6 i nuvarande paragraf. Förtrogenhetsutbildningen avser ett specifikt fartyg medan den andra utbildningen är en allmän utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att det i 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal även införs en möjlighet för redare att själva utbilda sin personal för intyget *sjukvårdare ombord*.

Skälen för förslaget

Befälhavare och annan sjöpersonal med ansvar för sjukvården ombord ska ha ett certifikat eller intyg som sjukvårdare enligt 4 kap. 9 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). För att få ett intyg ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning enligt 5 kap. 6 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal. I dagsläget finns det dock inte några sådana godkända utbildningar och redare har själva ombesörjt sjukvårdsutbildningen för sin personal. Transportstyrelsen anser att detta fungerar väl i praktiken och föreslår att redarna formellt ges ett sådant bemyndigande i förordningen. Därigenom kan Transportstyrelsen meddela närmare föreskrifter om utbildningen för att säkerställa kvaliteten.

Förslag

I 5 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att sökanden ska ha genomgått en godkänd utbildning för att erhålla ett intyg för förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

Skälen för förslaget

I 5 kap. 1 § beskrivs vad som krävs för att få intyg för genomförda förtrogenhetsutbildningar. Här saknas idag vad som krävs för att erhålla intyg för förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet. Förslaget är en följd av förslaget ovan att lägga till utbildningen i 1 kap. 13 §.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att hänvisningen till 6 § i 4 kap. 7 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ändras till att istället hänvisa till 11 §.

Skälen för förslaget

Hänvisningen i 4 kap. 7 § görs till en paragraf som är upphävd. Den korrekta hänvisningen bör vara till 11 § som avser certifikat i grundläggande säkerhet.

3 Konsekvenser

3.1 Vad är problemet?

Nedan redogörs för vilka problem som Transportstyrelsen har identifierat och som föreslås åtgärdas genom ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

3.1.1 Förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Krav på förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet tillkom i samband med den stora revideringen av STCW-konventionen med tillhörande kod som trädde ikraft 2012. Sverige införlivade krav om utbildningsinnehåll i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Däremot infördes inte krav om vem som skulle ha förtrogenhetsutbildningen i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), vilket innebär ett ofullständigt införlivande av detta STCW-krav.

3.1.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare

Transportstyrelsen bedömer det som otillräckligt att endast godkänna utbildningsanordnares kvalitetssystem. Genom att godkänna utbildningsanordnaren blir det tydligare för skolorna och sjömännen vad godkännandet innebär. Förslaget medför även att Transportstyrelsen kan ställa lämpliga krav som inte är direkt kopplade till kvalitetssystemet, något som inte är möjligt med gällande reglering.

Transportstyrelsen bedömer att det även behövs tydligare reglering rörande myndighetens tillsyn, vilket idag saknas. Förslaget motsvarar till stor del de tillsynsbestämmelser som finns i lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter och som träffar de organisationer som bedriver utbildning enligt det regelverket, vilket är ett regelverk som uppfattas som tydligt.

Det finns idag även en otydlighet rörande när Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd för en utbildningsanordnare. Möjligheten för Transportstyrelsen att kunna återkalla ett godkännande bedöms vara ett nödvändigt verktyg i rollen som tillsynsmyndighet och för detta behövs tydligare reglering.

Transportstyrelsen bedömer att regelverket behöver förtydligas rörande vilka som kan bli godkända som utbildningsanordnare samt var utbildningsverksamhet kan bedrivas. Idag finns inget hinder att exempelvis en privatperson eller enskild firma kan bedriva utbildningsverksamhet. Transportstyrelsen bedömer att ett krav om att en utbildningsanordnare ska

vara en svensk juridisk person bidrar till att de ekonomiska förhållanden som krävs för att bedriva utbildning inom sjöfart säkerställs.

Idag finns även en otydlighet i regelverket avseende var utbildning kan bedrivas. Transportstyrelsen bedömer att det finns legala problem rörande godkännande och tillsyn i de fall utbildningsanordnaren inte är en svensk juridisk person eller bedriver sin utbildning utanför Sverige.

Transportstyrelsen ser även att godkännande och tillsyn av aktörer som bedriver utbildning utanför Sverige skulle medföra betydande kostnader, vilket kan påverka de avgifter som myndigheten tar ut.

3.1.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet

I förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ställs enbart krav om att sökanden ska inneha ett operatörs-certifikat för att kunna erhålla specialbehörighet för allmänt respektive begränsat behörig radiooperatör. Detta medför en risk för att sökanden har en för gammal eller obsolet utbildning som inte uppfyller gällande utbildningskrav.

3.1.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat

Krav för att erhålla behörighetsbevis, certifikat och intyg framgår av förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Det finns idag inget bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om ytterligare krav. STCW-konventionen innehåller dock vissa krav som inte är införlivade i förordningen.

Det kan röra sig om relativt detaljerade krav som passar bättre i myndighetsföreskrifter. Alternativet vore att reglera samtliga behörighetskrav i förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Detta skulle dock riskera att göra förordningen onödigt detaljerad och komplex.

3.1.5 Uppdaterade krav för fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal

Transportstyrelsen har identifierat att kraven i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal rörande fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal inte fullt ut överensstämmer med de minimikrav som finns i STCW-konventionen. Dessa felaktigheter har påpekats då myndigheten reviderades av EMSA² och kan innebära att svenska behörigheter ifrågasätts internationellt. Sverige

² European Maritime Safety Agency

kan även kritiseras för att inte uppfylla sina internationella åtaganden och EU-rätten³.

3.1.6 Krav om högskoleutbildning ledande till fartygsbefäls- och maskinbefälsexamen klass VII

I förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal reglerades att utbildningarna till fartygs- respektive maskinbefäl klass VII och högre skulle genomföras vid universitet eller högskola. När förordningen nytrycktes 2007 försvann kravet gällande klass VII, till synes av misstag. Detta upprepades även i nu gällande förordning och bör därmed rättas till.

Transportstyrelsen ser ett problem med nuvarande reglering eftersom den inte tydligt avgränsar vilka aktörer som får utbilda till fartygs- och maskinbefäl klass VII.

Transportstyrelsen bedömer att dagens utbildningssystem fungerar väl och att det inte finns någon kapacitetsbrist för utbildningarna till fartygs- och maskinbefäl klass VII, trots att det enbart är två sjöfartshögskolor som är godkända för att bedriva sådan utbildning.

Transportstyrelsen ser dock ett problem om andra aktörer än dagens sjöfartshögskolor skulle tillåtas att bedriva dessa utbildningar. Detta eftersom det sannolikt skulle medföra att nuvarande högskolor skulle tappa ett betydande elevunderlag.

En betydande minskning av elevunderlaget skulle i sin tur kunna få sådana ekonomiska konsekvenser att någon av dagens sjöfartshögskolor inte längre kan bedriva sjöbefälsutbildning och behöva läggas ned. Detta skulle i så fall få följdeffekten att även utbildningarna till sjökaptten och sjöingenjör på en sådan skola skulle upphöra.

Transportstyrelsen ser även en risk med att förlägga utbildningarna för fartygs- och maskinbefäl klass VII på andra aktörer än högskolorna i form av att det riskerar att medföra inläsningseffekter för den som vill läsa vidare till högre behörigheter.

I dag är det möjligt att tillgodoräkna stora delar av utbildningen till klass VII för den som vill läsa vidare till högre befälsutbildning, eftersom det sker inom samma utbildningsform. I det fall klass VII-utbildningarna skulle förläggas till andra utbildningsformer erfar Transportstyrelsen att utbildningen inte kommer att kunna tillgodoräknas för den som vill utbilda sig vidare vid högskolan till en högre behörighet.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 av den 8 juni 2022 om minimikrav på utbildning för sjöfolk (kodifiering)

Det finns inga andra aktörer än högskolor eller universitet som anordnar utbildning för fartygsbefäl- och maskinbefäl klass VII. Ändringen kommer således inte att medföra någon konsekvens i praktiken och bör snarare ses som ett förtydligande av vad som har gällt sedan 1998 års behörighetsförordning.

3.1.7 Utökat bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar

Transportstyrelsen har idag bemyndigande att föreskriva om särskilda behörigheter för personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart. Det saknas dock idag ett bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar för personal på dessa fartyg. Utan sådant bemyndigande kan Transportstyrelsen inte ställa anpassade krav för dessa fartyg i tillräckligt hög grad och de riskerar att träffas av mer generella krav.

3.1.8 Bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal

Transportstyrelsen saknar idag bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav för utbildningar. Ett flertal av de föreskrivna utbildningarna förutsätter dock vissa inträdeskrav, exempelvis behöver man ha genomfört en grundkurs för att kunna gå en påbyggnadskurs eller en repetitionskurs. Utan möjlighet att föreskriva om inträdeskrav riskerar regelverket att bli otydligt och behörigheter och certifikat riskerar att utfärdas på felaktiga grunder.

3.1.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart

Idag är kravet enligt behörighetsförordningen att utbildningen som leder till manskapsbehörigheter ska vara treårig gymnasial utbildning. Detta får effekten att det är svårt för vuxna personer som vill yrkesväxla, att utbilda sig till dessa behörigheter. Kravet om treårig gymnasial utbildning försvårar möjligheterna att förlägga sådan utbildning till kommunal vuxenutbildning eller nationell yrkesutbildning.

3.1.10 Övriga förslag

Idag saknas möjlighet för rederier att själva ansvara för att utbilda sin personal för intyg som sjukvårdare, vilket är en kortare praktisk utbildning som bl.a. omfattar första hjälpen inklusive hjärt- lungräddning.

Kravet rörande grundläggande säkerhet i fartygssäkerhetsförordningen är felaktigt. Detta medför att det svenska regelverket inte överensstämmer med internationella krav. Att ha ett krav om utbildning istället för ett

certifikat med begränsad giltighetstid kan även påverka sjösäkerheten i de fall sjömän skulle tjänstgöra med äldre utbildning. Avsaknad av giltiga personliga certifikat i enlighet med internationella krav medför även att svenska fartyg riskerar att fastna i utländska hamnstatskontroller.

Övriga förslag enligt kapitel 2.10 är antingen följdändringar i regelverken eller redaktionella ändringar.

3.2 Vad är syftet med förslaget?

Transportstyrelsen redogör nedan för syftet med de olika ändringsförslagen.

3.2.1 Förtroghetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Syftet med att införa kravet om förtroghetsutbildning för passagerarfartyg, lastsäkerhet och skrovintegritet är att åtgärda en brist i det svenska införlivandet av STCW-konventionen. Kravet har tidigare enbart införts i Transportstyrelsens föreskrifter genom en utbildningsbilaga.

3.2.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare

Genom att få ett tydligare bemyndigande att godkänna utbildningsanordnare bedöms att Transportstyrelsen kan ställa ytterligare relevanta krav på utbildningsanordnare avseende t.ex. frekvens av utbildningar, rapportering av utbildningsdata samt betalning av tillsynsavgift.

Syftet med tydligare regler rörande tillsyn och återkallelse av tillstånd för utbildningsanordnare är att det ska vara ett starkare bemyndigande och tydligare för alla parter vad som exempelvis kan ligga till grund för ett beslut om återkallelse.

Syftet med förslaget om att utbildningsanordnare ska vara svenska juridiska personer är att säkerställa att ekonomiska resurser finns för att kunna bedriva god sjöfartsutbildning.

Genom att ställa krav om att utbildning ska bedrivas i Sverige säkerställer Transportstyrelsen att myndigheten har jurisdiktion att utfärda tillstånd och bedriva tillsyn över utbildningsanordnare. Transportstyrelsen säkerställer även att kostnaderna för tillstånd och tillsyn inte riskerar att påverkas negativt.

3.2.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet

Syftet med föreslagen reglering är att säkerställa att Transportstyrelsen, i enlighet med internationella krav, kan kräva en godkänd utbildning för utfärdande av en radiobehörighet.

3.2.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat

Syftet med förslaget om bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat är att förenkla en regelmässig uppfyllelse av STCW-konventionen. STCW-konventionen innehåller vissa behörighetskrav som inte är införlivade i behörighetsförordningen och som är på den detaljnivån att de bör passa bättre i föreskrift. Det handlar t.ex. om att vissa separata intyg, t.ex. ECDIS, kan ligga till grund för en behörighet samt om att separata certifikat ska kunna vara behörighetsgrundande i kombination med övrig godkänd utbildning.

3.2.5 Uppdaterade krav för fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal

Syftet med förslagen om att ändra kraven i förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal rörande behörigheterna fartygs- och maskinbefäl klass V, fartygsbefäl klass VII samt vaktgående maskinpersonal är att säkerställa att Sverige uppfyller de minimikrav som regleras internationellt i STCW-konventionen och EU-rätten.

3.2.6 Krav om utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII

Syftet med regleringsförslaget är att återställa kravet om att utbildning ledande till fartygsbefäls- och maskinbefälsexamen klass VII enbart ska kunna genomföras inom ett universitet eller högskola. Detta krav har sannolikt tagits bort av misstag vid behörighetsförordningens nytryck 2007.

Ett återställande av kravet skulle innebära att regelverket förtydligas.

3.2.7 Utökat bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar

Syftet med förslaget är att ge Transportstyrelsen utökade möjligheter att föreskriva om anpassade krav för personal som arbetar på fartyg i inre fart, fiskefartyg eller traditionsfartyg. Ett bemyndigande skulle möjliggöra att myndigheten kan ställa anpassade krav i högre grad för personal på dessa fartyg istället för de krav som annars gäller för fartyg i exempelvis internationell trafik.

3.2.8 Bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal

Syftet med förslaget är att ge Transportstyrelsen möjlighet att genom föreskrift ställa inträdeskrav till utbildningar. Ett sådant bemyndigande skulle medföra att regelverket hålls tydligt samt att risken för att behörigheter och certifikat utfärdas på felaktiga grunder skulle minska.

3.2.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart

Syftet med förslaget om ändring av reglerna rörande gymnasial utbildning i förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal är att möjliggöra att manskapsbehörigheter på däck och i maskinavdelning kan uppnås genom gymnasial vuxenutbildning alternativt nationell yrkesutbildning. Förslaget bidrar även till att det blir lättare att nå högre manskapsbehörigheter utan att innehavarnas kompetensnivå sänks.

3.2.10 Övriga förslag

Syftet med förslaget om att ge rederier möjlighet att utbilda egen personal för intyg som sjukvårdare är att öka flexibiliteten när det gäller denna typ av utbildning.

Syftet med förslaget om att införa krav om certifikat i grundläggande säkerhet är att förtydliga regelverket och säkerställa att Sverige följer internationella krav.

Övriga förslag enligt kapitel 2.10 är antingen följdändringar i regelverken eller redaktionella ändringar.

3.3 Vad finns det för alternativa lösningar?

Transportstyrelsen har inte identifierat några alternativa lösningar än de regleringsförslag som presenterats ovan.

3.4 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om någon reglering inte kommer till stånd kommer det fortsatt finnas hinder för att genomföra kommunal vuxenutbildning eller yrkesutbildning för vuxna personer som vill yrkesväxla till ett arbete inom sjöfart.

Transportstyrelsen kommer även att sakna viktiga delar i sitt bemyndigande att anpassa kraven för personal som arbetar på fartyg i inre fart, fiskefartyg eller traditionsfartyg.

Vidare kommer det att saknas tydliga bestämmelser om Transportstyrelsens tillsyn av utbildningsanordnare, vilket kan påverka kvaliteten på sjöfartsutbildningar negativt samt försvåra uppfyllandet av Sveriges internationella åtaganden.

I det fall någon reglering inte kommer till stånd kommer det även fortsättningsvis att saknas delar i svensk reglering för införlivande av STCW-konventionen samt EU-rätten.

3.5 Vilka är berörda

De som är berörda av de föreslagna reglerna är sjömän, utbildningsanordnare, kommuner, rederier och Transportstyrelsen.

3.6 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?

Transportstyrelsen bedömer att förslagen inte medför några direkta kostnader för berörda.

Förslaget som avser att möjliggöra gymnasial vuxenutbildning kan dock medföra vissa kostnader för kommuner med skolor som väljer att hålla sådan utbildning.

De anpassade kraven för fiskefartyg, traditionsfartyg och fartyg som uteslutande används i inre fart kan leda till lägre utbildningskostnader, vilket skulle gynna sjömän och redare.

3.7 Vad får förslaget för andra konsekvenser?

Transportstyrelsen bedömer att förslagen innebär ett tydligare regelverk, möjlighet till större flexibilitet rörande personal på vissa fartygstyper samt möjlighet till yrkesväxling genom gymnasial vuxenutbildning och yrkesutbildning. Förhoppningen är även att förslagen ska leda till bättre möjligheter för rederierna att bemanna sina fartyg, vilket gynnar den svenska sjöfartsnäringen.

Transportstyrelsen kan konstatera att det sjötidsmässiga kravet för att uppnå behörighet som maskinbefäl klass V höjs i enlighet med STCW-konventionen. Den stora majoriteten av behörigheterna som maskinbefäl klass V söks dock ut av de som genomgått sjöingenjörsprogrammet vars praktikomfattning inte ändras.

3.8 Överensstämmer förslaget med EU-rätten?

De föreslagna reglerna överensstämmer med EU-rättslig reglering samt STCW-konventionen.

3.9 Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?

Ikraftträdande bör ske så snart det är möjligt, reglerna rörande gymnasial utbildning och yrkesutbildning kan särskilt nämnas som brådskande med anledning av att det är angeläget för att kunna påbörja sådan utbildning. Transportstyrelsen föreslår 1 januari 2025 för datum för ikraftträdande för föreslagna regeländringar.

3.10 Finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ja, om Transportstyrelsens förslag genomförs kommer information att behöva gå ut till berörda parter, särskilt rörande ändringar om reglerna för gymnasial utbildning och yrkesutbildning.