

Promemoria

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2023/03495

En flexiblare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att det införs en alternativ grund för att få behörighet som fartygsbefäl klass VII. I dag krävs för att få sådan behörighet att sökanden dels har fullgjort godkänd utbildning, dels har fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring. Det föreslås att behörigheten grundas på fullgjord handledd fartygsförlagd utbildning som alternativ till däckstjänstgöringen. Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om den fartygsförlagda utbildningens innehåll och längd.

Förslaget föreslås träda i kraft den 1 mars 2024.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal	3
2	En flexiblare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII	4
3	Fartygsförlagd utbildning ska införas som ett alternativ till däckstjänstgöring	5
4	Konsekvenser	6

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

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.

Däckstjänstgöringen får ersättas av handledd fartygsförlagd utbildning. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om den handledda utbildningens innehåll och längd.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2024.

2 En flexiblarare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII

Bedömning: Det behövs en flexiblarare väg för att få behörigheten fartygsbefäl klass VII.

Skälen för bedömningen: Det är av avgörande betydelse för den svenska sjöfarten att säkra tillgången av erfaren sjöpersonal med rätt kompetens. Kompetensförsörjningen är viktig både för den svenska handelsflottan och svenska myndigheter och ur ett beredskapsperspektiv. Detta gäller inte minst behovet av sjöbefäl. Enligt Föreningen Svensk Sjöfart är det redan i dag brist på sjöpersonal, och dessutom står den svenska sjöfarten enligt föreningen inför stora pensionsavgångar de kommande åren (skrivelse till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet november 2022, dnr LI2023/01065). Utöver den kommersiella sjöfarten kräver den offentliga verksamheten i form av t.ex. lotsningsverksamhet, kustbevakning och totalförsvaret en ökad tillförsel av behörig sjöpersonal.

Behörigheten fartygsbefäl klass VII är den behörighet som normalt behövs för en stor del av det mindre till mellanstora tonnage som används i Sverige och i Sveriges närområde. Enligt Föreningen Svensk Sjöfart är det extra stor efterfrågan på sjömän som har denna behörighet. Antalet sjömän som har den behörigheten var i september 2023 enligt Transportstyrelsen 103 personer.

För att få behörigheten krävs det i dag att sökanden dels har fullgjort godkänd utbildning, dels har fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg som i minst sex månader gått i närfart eller mer vidsträckt fart.

En ansökan om att få ut en behörighet måste ske senast inom fem månader efter avslutad utbildning (se 2 kap. 5 § Transportstyrelsens föreskrifter 2011:116 om utbildning och behörigheter för sjöpersonal). Ett vanligt avlösningsschema är s.k. 1/1, dvs. en dags arbete, en dags ledighet. Detta innebär att det normalt tar 72 månader, dvs. 6 år, att arbeta ihop den nödvändiga praktiken om 36 månader. För att få ihop praktiken innan examen har slutat vara giltig, dvs. fem år, måste alltså sökanden arbeta mer än vad som är normalt, vilket försvårar t.ex. schemaläggning för rederierna. Den långa praktiktiden kan också enligt Transportstyrelsen och Sjöfartsverket (skrivelse till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet juni 2023, dnr LI2023/02660) vara en barriär för unga att inleda en karriär till sjöss med inriktning på trafik i närfart med mindre tonnage. Enligt de myndigheterna synes problemet med att uppnå nödvändig praktiktid vara särskilt stort för kvinnor. Det finns alltså enligt dagens regler ett potentiellt hinder mot att få in fler kvinnor totalt sett men också mot ökad jämställdhet bland sjöpersonalen.

Det finns sammanfattningsvis goda skäl att ändra dagens praktikkrav för behörigheten fartygsbefäl klass VII genom att till exempel införa en möjlighet att ersätta praktiktiden med någon annan motsvarande praktisk utbildning.

3 Fartygsförlagd utbildning ska införas som ett alternativ till däckstjänstgöring

Förslag: Dagens krav på 36 månaders däckstjänstgöring för att få behörighet som fartygsbefäl klass VII ska kunna få ersättas med handledd fartygsförlagd utbildning.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om den fartygsförlagda utbildningens innehåll och längd.

Ändringen ska träda i kraft den 1 mars 2024.

Skälen för förslaget

Dagens krav på 36 månaders däckstjänstgöring för att få behörighet ska kunna få ersättas av en kortare handledd fartygsförlagd utbildning

Såväl Föreningen Svensk Sjöfart som Transportstyrelsen och Sjöfartsverket föreslår i sina respektive skrivelser att den i dag krävda däckstjänstgöringen om 36 månader ska kunna ersättas av fullgjord handledd fartygsförlagd utbildning som är avsevärt kortare än 36 månader. En sådan möjlighet finns redan när det gäller behörighet för fartygsbefäl klass VII inre fart, en behörighet som har samma teoretiska utbildning som för fartygsbefäl klass VII. Det kan vara svårt att under en faktisk däckstjänstgöringstid om 36 månader få arbetsuppgifter som är relevanta för den behörighet som tjänstgöringen medverkar till att ge. En reglerad handledd fartygsförlagd utbildning kan däremot ges ett innehåll som bättre motsvarar de kommande uppgifterna som fartygsbefäl, även om denna praktiska utbildning skulle ske under en kortare tid än 36 månader. En förkortning av det praktiska moment som krävs för behörighet kan också underlätta möjligheten för sökanden att faktiskt få tillgång till praktisk utbildning ombord på fartygen. En handledd fartygsförlagd utbildning bör anses vara ett fullgott alternativ till den i dag nödvändiga däckstjänstgöringen och bör införas som en alternativ möjlighet som kan användas för att uppfylla kraven för att få behörighet.

Några hinder mot att införa en sådan alternativ praktikgrund finns inte enligt internationell rätt, särskilt den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978 (den s.k. STCW-konventionen), eller enligt EU-rätten, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 av den 8 juni 2022 om minimikrav på utbildning av sjöfolk.

Transportstyrelsen bör få meddela föreskrifter om utbildningens innehåll.

Närmare om längden på den handledda fartygsförlagda utbildningen

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket anser att den fartygsförlagda handledda utbildningen ska vara minst 12 månader, men att den bör kunna regleras i myndighetsföreskrift. Föreningen Svensk Sjöfart har inte föreslagit någon längd på utbildningen. Det saknas underlag för att i denna promemoria ange vilken längd på utbildningen som ska gälla, men utgångspunkten är att det bör införas ett alternativ som avviker avsevärt från dagens krav på 36 månaders däckstjänstgöring. En jämförelse bör till

exempel, om det är lämpligt, göras med vad som gäller för att få behörighet för fartygsbefäl klass VII inre fart. En jämförelse med andra relevanta länders utbildningar bör också göras för att undvika alltför stora skillnader. Transportstyrelsen bör alltså få meddela föreskrifter om den fartygsförlagda handledda utbildningens längd.

Ikraftträdande

Ändringen bör träda i kraft så snart det är möjligt, vilket bedöms vara den 1 mars 2024.

Förordningsändringen kommer att behöva kompletteras med myndighetsföreskrifter om innehållet i den fartygsförlagda utbildningen. Dessa föreskrifter kan inte meddelas förrän förordningsändringen har beslutats. Det saknas därför i praktiken förutsättningar att påbörja en föreskriftsenlig fartygsförlagd utbildning före ikraftträdandet av förordningen. Några övergångsbestämmelser behövs därför inte.

4 Konsekvenser

Bedömning: Förslaget innebär en flexiblere väg till den aktuella behörigheten för sjöpersonal. Rederierna och berörda myndigheter får tillgång till fler befäl med behörigheten klass VII.

För Transportstyrelsen innebär förslaget ett visst ökat arbete.

Förslaget bedöms öka jämställdheten inom sjöfartssektorn och öka antalet befäl totalt sett då fler kvinnor antas utbilda sig för denna behörighet.

Förslaget påverkar inte statens budget eller miljön.

Skälen för bedömningen: Transportstyrelsen uppger att det i september 2023 fanns totalt 103 giltiga behörigheter för fartygsbefäl klass VII varav 9 innehas av kvinnor. Förslaget i denna promemoria bör leda till att antalet personer med behörigheten ökar. Detta stärker i huvudsak den svenska sjöfartssektorn och bidrar även till att öka den svenska beredskapen. Vid höjd beredskap behövs behöriga fartygsbefäl på såväl militära och andra statliga fartyg som privata fartyg som kan behövas för försörjningsändamål.

Fler behöriga sjömän innebär en ökad möjlighet för rederierna att besätta sina fartyg. Under åren 2018 till 2022 utfärdades totalt 112 nya behörigheter som fartygsbefäl klass VII, vilket motsvarar ett snitt på 22,4 nya behörigheter per år. Under samma period utfärdades 9 behörigheter till kvinnor. Utbildningarna har skett genom dels Sjöfartshögskolan i Kalmar där i snitt 98 personer per år var inskrivna på utbildningen till fartygsbefäl klass VII (av vilka i snitt 56 personer slutförde utbildningen), dels Chalmers tekniska högskola där i snitt 67 personer per år var inskrivna på utbildningen (av vilka i snitt 31 personer slutförde utbildningen). Transportstyrelsen uppger att en förklaring till den stora skillnaden mellan antalet utfärdade behörigheter jämfört med antalet som slutför utbildningen är att ett stort antal elever går utbildningen för att kunna söka

sig till Kustbevakningen eller för att arbeta i skärgårdstrafik. Avsaknaden av ett praktikspår till behörigheten fartygsbefäl klass VII kan också vara en förklaring.

Förslaget innebär att Transportstyrelsen behöver meddela föreskrifter om utbildningens innehåll. Detta kräver ett visst arbete initialt. Men kostnaderna bedöms kunna finansieras inom ramen för befintligt anslag för Transportstyrelsen.

Med antagandet att kvinnlig sjöpersonal periodvis har särskilt svårt att vara långa tider till sjöss för att uppfylla krav på däckstjänstgöring om 36 månader bör antalet befäl totalt sett öka genom förslaget och därmed troligen även andelen kvinnlig sjöpersonal, vilket ökar jämställdheten i sjöfartssektorn.

Förslaget påverkar inte statens budget eller miljön.