

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Yttrande över Transportstyrelsens framställan om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

### Motivering till Regelrådets ställningstagande

Remissen innehåller Transportstyrelsens framställan om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Remissen inkom till Regelrådet den 19 december 2024, vilket innebär att Regelrådet tillämpar förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar vid granskningen av den remitterade konsekvensutredningen. Regelrådet kan dock konstatera att framställan är daterad den 13 maj 2024, det vill säga endast en vecka efter det att förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar trädde i kraft den 6 maj 2024. Det är därför högst troligt att Transportstyrelsen har utgått från förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning vid utarbetandet av sin konsekvensutredning. Vid en granskning av konsekvensutredningen är det också flertalet av de aspekter som ska finnas med enligt nu gällande konsekvensutredningsförordning som inte har beskrivits. Mot bakgrund av det nämnda kan Regelrådet ha visst överseende med detta.

Förslagsställarens bedömning är att förslagen inte medför några direkta kostnader för berörda, och att vissa anpassade krav kan leda till lägre utbildningskostnader vilket kan gynna exempelvis redare. Regelrådet har visserligen inte funnit några skäl till att ifrågasätta detta men anser det önskvärt med en större tydlighet. Även om ägarstrukturen för rederier kan vara komplicerad anser Regelrådet också att beskrivningen av berörda företag bör kompletteras.

Regelrådet kan konstatera att flera av förslagen är bemyndiganden till Transportstyrelsen, vilket betyder att de närmare regleringarna och effekterna kommer längre fram. Regelrådet vill i denna del betona vikten av att kostnader och effekter av kommande regler utreds fullt ut för vart och ett av kommande förslag i enlighet med nu gällande regelverk, förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Med nämnda medskick kan konsekvensutredningen anses uppfylla kraven.

## Innehållet i förslaget

Remissen innehåller Transportstyrelsens framställan om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

I fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) föreslås det att:

- 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.
- Ett bemyndigande 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 relevant avsnitt i förordningen.
- Det föreslås också språkliga ändringar som att ha fullgjort en godkänd utbildning, eller ha genomgått utbildning, ska ersättas med att ha ett certifikat eller ha ett giltigt intyg.

I förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås följande:

- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om särskilda behörigheter redan idag – där föreslås ett tillägg av certifikat, intyg och utbildningar, för personal som enbart tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart.
- 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.
- Ovan nämnda gäller inte viss utbildning, som redare får utbilda i, om rederiet har en godkänd säkerhetsorganisation där utbildningsrutinerna finns dokumenterade. Utöver vad som redan gäller idag föreslås redare få utbilda ombordanställd personal i förtroenhet för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet samt sjukvård ombord.
- Transportstyrelsen föreslås få bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om krav för godkännande av utbildningsanordnare liksom återkallelse av godkännande av utbildningsanordnare.
- Transportstyrelsen föreslås få bemyndigande att meddela föreskrifter om ytterligare krav för att få behörigheter, certifikat och intyg enligt förordningen.
- Transportstyrelsen får återkalla ett godkännande av utbildningsanordnare om förutsättningarna för godkännande inte längre finns eller om föreskrifter om godkännandet som meddelats med stöd av förordningen inte har iakttagits. Godkännandet får även återkallas på utbildningsanordnarens begäran.

- Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsanordnare som har godkänts enligt förordningen.
- 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.
- Transportstyrelsen får besluta de förelägganden som behövs för genomförande av tillsynen och för att den godkända utbildningsanordnaren ska fullgöra sina skyldigheter enligt förordningen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Ett sådant beslut får förenas med vite.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal.
- Ett tillägg föreslås vad gäller att få behörighet som fartygsbefäl klass V, sökanden ska ha fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring, varav minst 6 månader ska ha bestått av vakthållning på bryggan under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att behörighet även får uppnås genom gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart.
- För att få behörighet som maskinbefäl klass V ska sökanden ha fullgjort minst 36<sup>1</sup> månaders praktik varav minst 30 månaders maskintjänstgöring där minst 6 månader ska ha skett på fartyg med en maskinstyrka om minst 3 000 kW<sup>2</sup>, minst tre månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring och minst tre månaders tjänstgöring i elektrisk verkstad.<sup>3</sup>
- Det föreslås att maskintjänstgöringen ska bestå av minst 6 månaders vakthållning inom fartygets maskinavdelning och skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget.
- Behörighet får även uppnås genom nationell yrkesutbildning inriktad mot sjöfart.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att maskintjänstgöringen får reduceras till 6 månader efter genomgången gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart.
- För att få specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ska sökanden inneha ett allmänt operatörscertifikat för maritim mobil trafik i GMDSS (GOC-certifikat) och det nya är att

---

<sup>1</sup> Enligt gällande rätt är det 30 månaders praktik.

<sup>2</sup> Enligt gällande rätt ska det vara minst 6 månaders styrd fartygsförlagd utbildning i maskinutrymmen på fartyg med minst 3 000 kW maskinstyrka.

<sup>3</sup> Enligt gällande lydelse minst 12 månaders maskintjänstgöring, minst 6 månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring och minst 6 månaders tjänstgöring i elektrisk verkstad.

sökanden ska ha genomgått godkänd utbildning. Det samma gäller även för att få specialbehörighet som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS.

- 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.

Enligt framställan föreslås ett ikraftträdande till den 1 januari 2025.

## Bedömning av delaspekter

### Problembeskrivning och syftet med förslaget

Transportstyrelsen redogör för syfte för respektive ändringsförslag.

Syftet med att införa kravet om förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg, lastsäkerhet och skrovintegritet är att åtgärda en brist i det svenska införlivandet av STCW-konventionen.<sup>4</sup> Kraven har tidigare enbart införts i Transportstyrelsens föreskrifter genom en utbildningsbilaga.

Genom att få ett tydligare bemyndigande att godkänna utbildningsanordnare bedöms att Transportstyrelsen kan ställa ytterligare relevanta krav på utbildningsanordnare avseende exempelvis 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 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 riskeras att påverkas negativt.

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

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 exempelvis om att vissa separata intyg, till exempel ECDIS, kan ligga till grund

---

<sup>4</sup> STCW står för "International convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers" och är en internationell konvention för utbildning och vilotider för sjömän.

för en behörighet samt om att separata certifikat ska kunna vara behörighetsgrundande i kombination med övrig godkänd utbildning.

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.

Syftet gällande utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII är att återställa kravet om att utbildning enbart ska kunna genomföras inom ett universitet eller högskola. Kravet har sannolikt tagits bort av misstag vid behörighetsförordningens nytryck år 2007. Ett återställande av kravet skulle innebära att regelverket förtydligas.

Syftet med förslaget att ge Transportstyrelsen utökad bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar 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.

Syftet med förslaget att ge Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal är att ge Transportstyrelsen en 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.

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.

Syftet med förslaget om att ge rederier möjlighet att utbilda egen personal för intyg som sjukvårdare är att öka flexibiliteten när det gäller den typen 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 är följdändringar i regelverken eller redaktionella ändringar.

Regelrådet finner att beskrivningen av problem och syfte med förslaget är godtagbar.

## **Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas**

I konsekvensutredningen anges följande. 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. Det kommer också saknas tydliga bestämmelser om Transportstyrelsens tillsyn av utbildningsanordnare, vilket kan påverka kvaliteten på sjöfartsutbildningar negativt samt försvåra uppfyllandet av Sveriges internationella åtaganden. Slutligen anges att om någon reglering inte kommer till stånd

kommer det även fortsättningsvis att saknas delar i svensk reglering för införlivande av STCW-konventionen samt EU-rätten.

Regelrådet finner att beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

## Alternativa lösningar

I konsekvensutredningen anges att Transportstyrelsen inte har identifierat några alternativa lösningar än de regleringsförslag som presenterats.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Beskrivningen av alternativa lösningar är kortfattad i detta ärende. En beskrivning av alternativa lösningar kan bestå av såväl en beskrivning av alternativ till reglering, som alternativ i själva regleringen. En bred beskrivning är därför att föredra i denna del och medför ofta en tydligare bild av varför förslagsställaren förordar ett visst alternativ. Mot bakgrund av detta ärendes karaktär, som består av en framställan av de författningsändringar som Transportstyrelsen anser nödvändiga, kan Regelrådet godta den beskrivning som finns.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är godtagbar.

## Berörda företag

I konsekvensutredningen anges att de som är berörda av de föreslagna reglerna är sjömän, utbildningsanordnare, kommuner, rederier och Transportstyrelsen.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådets uppdrag omfattar granskning av reglers effekter för företag. De som kan vara företag av de som benämns som berörda är, såvitt Regelrådet förstår det, utbildningsanordnare och rederier. Det framgår dock inte antal och storlek på de företag som berörs, vilket är relevant information.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag sammantaget är bristfällig.

## Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

I konsekvensutredningen anges följande. Transportstyrelsen bedömer att förslagen inte medför några direkta kostnader för berörda. Förslaget som avser att möjliggöra gymnasial vuxenutbildning kan 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.

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. Det anges att förhoppningen även är att förslagen ska leda till bättre möjligheter för rederierna att bemanna sina fartyg, vilket gynnar den svenska sjöfartsnärings. Transportstyrelsen konstaterar 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 av de som genomgått sjöingenjörsprogrammet vars praktikomfattning inte ändras.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet har visserligen inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning, men anser att det hade varit önskvärt med

utförligare skrivningar och kvantifieringar i den mån det är möjligt. Med det sagt, kan den beskrivning som finns godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter är godtagbar.

## **Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små företag**

### *Påverkan på konkurrens*

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, vilket är en brist i redovisningen. För det fall att någon sådan påverkan inte bedöms uppstå, behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

### *Särskilda hänsyn till små företag*

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om särskilda hänsyn kan tas till små företag vid reglernas utformning. Om någon sådan hänsyn inte kan tas, eller inte bedöms relevant i det specifika fallet, behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn kan tas till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

## **Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter**

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner därför att beskrivningen är bristfällig.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I konsekvensutredningen anges att 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 den 1 januari 2025 för datum för ikraftträdande för föreslagna regeländringar.

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

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet kan konstatera att Transportstyrelsens framställan är daterad i maj 2024, vilket gör det föreslagna datumet för ikraftträdande förstäligt.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkt för ikraftträdande, liksom behovet av speciella informationsinsatser, är godtagbar.

## Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är bristfällig.

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

I konsekvensutredningen anges att de föreslagna reglerna överensstämmer med EU-rättslig reglering samt STCW-konventionen.

Ett delförslag avser att endast svenska juridiska personer ska kunna bli godkända som utbildningsanordnare och att utbildningsverksamheten uteslutande ska bedrivas i Sverige. Det sistnämnda kravet omfattar 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 godkännandet 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.<sup>5</sup>

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet har visserligen inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning, men anser att den är något kortfattad. Det hade varit önskvärt med en motivering till ställningstagandet. Utöver det anser Regelrådet att det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur begränsandet till svensk juridisk person förhåller sig till de grundläggande EU-rättsliga reglerna om fri rörlighet av exempelvis tjänster. Regelrådet har förståelse för svårigheten att utöva tillsyn utanför rikets gränser, men om det gäller utbildningsanordnare inom rikets gränser är förhållandena inte de samma.

Med det sagt, kan den beskrivning som finns godtas i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

## Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet har inte funnit något övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning.

---

<sup>5</sup> Framställan s 20.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 26 mars 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Peter Nilsson och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv  
Föredragande