

Konsekvensutredning av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning

Transportstyrelsens förslag:

Att det införs regler rörande handledd fartygsförlagd utbildning för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass VII samt att fartygsförlagd utbildning möjliggörs på vägfärjor för behörigheten fartygsbefäl klass VII.

Att kraven gällande radiocertifikat förtydligas vid ansökan om behörighet som sjökaptän eller fartygsbefäl klass II–VII.

Att bestämmelserna i bemanningsföreskriften gällande krav om radiocertifikat och behörighet harmoniseras med fartygens tekniska krav.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Handledd fartygsförlagd utbildning för fartygsbefäl klass VII I dag krävs utöver en godkänd teoretisk utbildning till fartygsbefäl klass VII minst 36 månaders sjötjänstgöring för att uppfylla kraven för behörigheten. Till skillnad från exempelvis sjökaptänsprogrammet finns för behörighet som fartygsbefäl klass VII inget alternativ där sjötjänstgöringen kan ersättas med fartygsförlagd utbildning med vilken behörigheten kan uppnås på ett mer tidseffektivt sätt.

Regeringen har genom ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, gett Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om fartygsförlagd utbildning, dess innehåll och omfattning, ledande till behörighet som fartygsbefäl klass VII. Ändringen träder ikraft 10 april 2024.

Bemyndigandet är en förutsättning för att Transportstyrelsens föreskriftsändring om handledd fartygsförlagd utbildning ska träda ikraft enligt plan 1 augusti 2024.

1.2 Krav om personliga radiocertifikat vid ansökan om behörighet som fartygsbefäl

Enligt 4 kap. 2 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal krävs det för att få behörighet som sjökaptan eller fartygsbefäl klass II–VII att sökanden lägst innehar ett av Post- och telestyrelsen utfärdat begränsat radiooperatörs-certifikat (VHF-certifikat).

Post- och telestyrelsen utfärdar inte radiooperatörs-certifikat och termen *begränsat radiooperatörs-certifikat (VHF-certifikat)* är inaktuell. Enligt STCW-konventionen¹ krävs ett för behörigheten relevant radiocertifikat för utfärdande av behörighet som sjökaptan eller fartygsbefäl klass II–VII. Transportstyrelsen bedömer att för dessa behörigheter är ett relevant radiocertifikat som lägst ett certifikat som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS (ROC).

1.3 Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer

Enligt 1 kap. 9 § i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning krävs att befälhavaren, och samtliga vaktgående fartygsbefäl på fartyg som trafikerar E och D område lägst ska ha ett Short Range Certificate (SRC). Vidare regleras att befälhavare och samtliga vaktgående fartygsbefäl på alla svenska fartyg ska ha inneha specialbehörighet för begränsat (ROC) alternativt allmänt (GOC) behörig radiooperatör i GMDSS, beroende på vilket sjöområde fartyget är certifierat för.

Vid införandet av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart ändrades kraven gällande radio-utrustning för fartygen, vilket innebär att det inte längre krävs radio-utrustning på fartyg som inte har krav om internationellt säkerhetscertifikat. Det innebär att Transportstyrelsen inte längre kan ställa krav om radiocertifikat eller radiobehörighet för de som tjänstgör på fartyg som omfattas av TSFS 2017:26 som inte har certifikat som inkluderar krav om radioutrustning.

Post- och Telestyrelsen utfärdar dock tillstånd att använda radiosändare ombord på fartyg. Av tillstånden framgår det att den som använder en radiosändare i maritim mobil trafik ska ha giltigt certifikat. I och med detta regleras kraven om personliga radiocertifikat på fartyg som omfattas av TSFS 2017:26 av Post- och telestyrelsen.

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

2. Vad ska uppnås?

2.1 Handledd fartygsförlagd utbildning för fartygsbefäl klass VII

Transportstyrelsen avser med regleringen uppnå en mer flexibel väg för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass VII genom att möjliggöra ett praktikspår som alternativ till det nuvarande kravet om 36 månaders tjänstgöring till sjöss.

2.2 Krav om personliga radiocertifikat vid ansökan om behörighet som fartygsbefäl

Transportstyrelsen vill med föreslagen regeländring säkerställa att kraven om relevant radiocertifikat enligt STCW uppfylls vid utfärdande av behörigheter som sjökaptен eller fartygsbefäl klass II–VII.

2.3 Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer

Syftet med den föreslagna regleringen är att harmonisera certifikats- och behörighetskraven för radiooperatörer med fartygens tekniska krav på radioutrustning.

3. Vilka är lösningsalternativen?

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några alternativa lösningar än reglering i föreskrift för att uppnå syftet med regeringens förordningsändring rörande fartygsförlagd utbildning för fartygsbefäl klass VII.

Transportstyrelsen bedömer heller inte att det finns några alternativa lösningar än reglering i föreskrift när det gäller de föreslagna ändringarna rörande personliga radiocertifikat och behörigheter.

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte föreskriver om den fartygsförlagda utbildningens innehåll och omfattning för fartygsbefäl klass VII kommer syftet med regeringens förordningsändring inte att uppnås, vilket i förlängningen innebär att det även fortsättningsvis enbart kommer att finnas ett alternativ om 36 månaders sjötjänstgöring.

I det fall ändringarna rörande personliga radiocertifikat och behörigheter inte genomförs kommer det att vara fortsatt bristande överensstämmelse med STCW och fartygens tekniska krav gällande radio.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Behörighet som fartygsbefäl klass VII regleras internationellt av STCW-konventionens regel II/3, dock anger inte konventionen hur omfattande den fartygsförlagda utbildningen ska vara i tid.

I arbetet har Transportstyrelsen gjort en omvärldsanalys bland länder i vårt närområde. Myndigheten har då kunnat konstatera att den fartygsförlagda utbildningens tidsomfattning varierar mellan 6 till 12 månader.

Transportstyrelsen har även haft en dialog med berörda parter inklusive aktuella utbildningsanordnare och branschaktörer. I den dialogen har det framkommit att merparten av dem förespråkar att den fartygsförlagda utbildningen tidsmässigt ska omfatta sex månader, vilket de anser är tillräckligt med tanke på sjösäkerheten och den rätt till tjänstgöring som behörigheten medger.

Vissa parter har dock förespråkade att den fartygsförlagda utbildningen ska uppgå till minst 12 månader för att uppnå en tillräcklig säkerhetsnivå.

Det har också påpekats att det finns en risk att det blir brist på praktikplatser och att det kan vara svårt att genomföra praktik ombord på mindre fartyg med tanke på besättningens storlek.

Transportstyrelsen ser två reella alternativ rörande den fartygsförlagda utbildningens tidsomfattning, vilka är sex respektive 12 månaders omfattning.

Alternativet med 12 månaders fartygsförlagd utbildning skulle ligga i linje med de krav som gäller i några av grannländerna. Ett sådant alternativ skulle sannolikt medföra en hög sjösäkerhet. Dock ser Transportstyrelsen en överhängande risk att ett sådant alternativ skulle tappa i attraktivitet med tanke på den tid utbildningen skulle ta att genomföra. Detta eftersom praktiken sannolikt skulle ta betydligt längre tid än 12 månader beroende på fartygens storlek och dess avlösningssystem. En omfattning på 12 månader skulle även kunna leda till en eventuell brist på praktikplatser.

Alternativet med sex månaders fartygsförlagd utbildning, vilket vissa av länderna i närområdet tillämpar och flertalet av parterna förespråkar, skulle sannolikt leda till en tillräckligt hög sjösäkerhet med tanke på den rätt till tjänstgöring som behörighet som fartygsbefäl klass VII medger. Bortsett från de rättigheter som behörigheten medger finns dessutom ett rederiansvar att bemanna aktuellt fartyg på ett betryggande sätt, vilket bl.a. innebär säkerställande av att fartygsbefäl innehar rätt kompetens för sina arbetsuppgifter.

Transportstyrelsen bedömer vidare att alternativet med sex månaders fartygsförlagd utbildning sannolikt skulle bidra till en attraktiv utbildning samt minska risken att det uppstår brist på lämpliga praktikfartyg.

Med anledning av ovanstående föreslår Transportstyrelsen att den fartygsförlagda utbildningen tidsmässigt ska bestå av sex månader.

Med tanke på att behörigheten ger rätt till tjänstgöring i närfart bedömer Transportstyrelsen dock att minst två månader av den fartygsförlagda utbildningen ska göras i närfart eller mer vidsträckt fart. Vidare bedömer Transportstyrelsen att högst två månader av den fartygsförlagda utbildningen ska kunna genomföras på vägfärja, detta med anledning av vägfärjors begränsade trafikområde.

För att säkerställa att den fartygsförlagda utbildningen för fartygsbefäl klass VII kommer att hålla en hög kvalitet bedömer Transportstyrelsen att utbildningen bör träffas av krav liknande de som idag finns för den fartygsförlagda utbildningen inom sjökaptensprogrammet samt den fartygsförlagda utbildningen för fartygsbefäl klass VII inre fart.

Det föreslagna regleringsalternativet rörande krav om personliga radiocertifikat vid ansökan om behörighet som fartygsbefäl innebär att det kommer att krävas ett relevant radiocertifikat vid ansökan, vilket nuvarande reglering saknar.

Det föreslagna regleringsalternativet rörande certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer innebär att kraven stämmer överens med de krav på radioutrustning som fartygen har. Nuvarande reglering ställer krav om vissa personliga radiocertifikat i område E och D, där det inte finns särskilda krav om att ha radioutrustning på fartyg. Kravet om personliga radiocertifikat för personal på fartyg som trafikerar dessa områden regleras istället genom de tillstånd som Post- och telestyrelsen utfärdar för användning av radiosändare på fartyg.

I och med den föreslagna ändringen ställs inte krav om radiocertifikat på fartyg som inte har radioutrustning ombord.

4. Vilka är berörda?

De som främst är berörda av regleringen rörande handledd fartygsförlagd utbildning för fartygsbefäl klass VII är sjömän, och rederier som bedriver trafik med mindre fartyg samt de utbildningsanordnare som ska arrangera utbildningen. Även Transportstyrelsen kommer att beröras av regleringen, särskilt i form av tillstånd och tillsyn relaterat till de utbildningsanordnare som är tänkta att bedriva den aktuella utbildningen.

När det gäller förslagen om personliga radiocertifikat och behörigheter berörs främst de som ansöker om behörigheter som sjökaptens eller fartygsbefäl klass II–VII samt de rederier och sjömän som bedriver sjöfart eller arbetar på fartyg som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Företag i form av rederier som bedriver skärgårds- och kustnära trafik med mindre fartyg påverkas av regleringen om handledd fartygsförlagd utbildning med anledning av att de kommer att vara mottagare och handledare åt de personer som genomför den fartygsförlagda utbildningen, vilket kan innebära en viss kostnad och tidsåtgång. Regleringen kommer dock sannolikt att innebära att utbildningen till fartygsbefäl klass VII blir mer attraktiv för blivande sjömän, vilket i förlängningen kommer att innebära en ökad tillgång på behörig personal för berörda rederier.

När det gäller förslagen om personliga radiocertifikat och behörigheter påverkas främst företag i form av rederier som bedriver sjöfart i nationell trafik. Genom de föreslagna förändringarna kommer rederierna få tydligare krav eftersom de personliga certifikats- och behörighetskraven för radio kommer att överensstämma med fartygens utrustning.

5.2 Medborgare

Medborgare i form av sjömän som arbetar på de fartyg som utgör praktikplattformar för den handledda fartygsförlagda utbildningen kan påverkas av regleringen genom ökad arbetsbelastning i rollen som handledare åt de elever som genomför praktik utöver sina ordinarie arbetsuppgifter ombord.

Regleringen om handledd fartygsförlagd utbildning kommer sannolikt att innebära en mer tidseffektiv och flexibel väg till behörighet för de personer som vill bli befäl inom det mindre skärgårds- och kusttonnaget.

Regleringsförslaget om att den som ansöker om behörighet som sjökaptens eller fartygsbefäl klass II–VII ska inneha lägst certifikat som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS (ROC) innebär en viss kostnad i form av

certifikatsansökan. Utbildningen som ligger till grund för certifikatet ingår dock i de befintliga utbildningarna till fartygsbefäl.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

När det gäller de föreslagna reglerna om handledd fartygsförlagd utbildning kommer statliga myndigheter som Sjöfartsverket och Trafikverket som bedriver sjöfart sannolikt att få samma effekter i form av ökad tillgång på behörig personal som övriga rederier. Viss kostnad och tidsåtgång kommer dock att träffa de statliga aktörerna i de fall de kommer att vara mottagare och handledare åt de personer som genomför den fartygsförlagda utbildningen på vissa statsfartyg.

En ökad tillgång på behörig personal kommer vara positivt för de regionala eller kommunala aktörer som bedriver kollektivtrafik eller annan upphandlad trafik. Detta genom att regeländringen bör kunna bidra till ökad tillgång på behörig personal.

Transportstyrelsen får sannolikt en viss arbetsbelastning i form av reglering, tillståndsgivning och tillsyn av de utbildningsanordnare som kommer att bedriva den aktuella utbildningen.

När det gäller de föreslagna reglerna om personliga certifikat och behörigheter för radio bedömer Transportstyrelsen att myndigheter, regionala och kommunala aktörer som bedriver sjöfart sannolikt kommer att få samma effekter som övriga rederier.

5.4 Miljö

Regleringsförslagen bedöms inte innebära någon miljöpåverkan, varken på kort eller på lång sikt.

5.5 Externa effekter

Regleringsförslaget om handledd fartygsförlagd utbildning bedöms ge en ökad tillgång på behörig sjöpersonal, vilket kan bidra till en stabilitet i transportsystemet för den mindre tonnaget i kustnära och skärgårdstrafik. En ökad tillgång på behörig sjöpersonal är även positivt med tanke på totalförsvaret.

Förslagen om personliga certifikat och behörigheter för radio bedöms inte få några externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativet med 12 månaders fartygsförlagd utbildning skulle ligga i linje med de krav som gäller i några av grannländerna. Ett sådant alternativ skulle

sannolikt medföra en hög sjösäkerhet. Dock ser Transportstyrelsen en överhängande risk att ett sådant alternativ skulle tappa i attraktivitet med tanke på den tid utbildningen skulle ta att genomföra. Detta eftersom praktiken sannolikt skulle ta betydligt längre tid än 12 månader beroende på fartygens storlek och dess avlösningssystem. En omfattning på 12 månader skulle även kunna leda till en eventuell brist på praktikplatser.

Alternativet med sex månaders fartygsförlagd utbildning, vilket är det alternativ som Transportstyrelsen förespråkar tillämpas av vissa länder i närområdet och är även det alternativ som flertalet av parterna förespråkar. Ett sådant alternativ skulle sannolikt leda till en tillräckligt hög sjösäkerhet med tanke på den rätt till tjänstgöring som behörighet som fartygsbefäl klass VII medger. Bortsett från de rättigheter som behörigheten medger finns dessutom ett rederiansvar att bemanna aktuellt fartyg på ett betryggande sätt, vilket bl.a. innebär säkerställande av att fartygsbefäl innehar rätt kompetens för sina arbetsuppgifter. Transportstyrelsen bedömer vidare att alternativet med sex månaders fartygsförlagd utbildning sannolikt skulle bidra till en attraktiv utbildning samt minska risken att det uppstår brist på lämpliga praktikfartyg.

Transportstyrelsen har inte övervägt några ytterligare alternativ rörande reglering om personliga certifikat och behörigheter för radio än vad som föreslagits.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen får enligt 1 kap. 10 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal meddela föreskrifter för verkställighet av behörighetsförordningen.

Regeringen har meddelat ett särskilt bemyndigande i 2 kap. 9 a § rörande behörigheten fartygsbefäl klass VII om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om den handleda fartygsförlagda utbildningens innehåll och omfattning.

Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om fartygs bemanning i enlighet med 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen överensstämmer med de krav som framgår av STCW-konventionen, regel II/1, II/2 och II/3 samt EU-rättslig reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det planerade datumet för ikraftträdande är 1 augusti 2024. Detta med anledning av att reglerna behöver vara på plats innan den fartygsförlagda utbildningen påbörjas.

Vid en eventuell försening av arbetet kan starten för den nya utbildningen som inkluderar handledd fartygsförlagd praktik försenas. Transportstyrelsen erfar att det finns intresse från högskolorna och sjöfartsbranschen att utbildningen kan starta under hösten 2024.

Transportstyrelsen bedömer att det inte behövs några särskilda informationsinsatser utöver information på myndighetens webbplats.

Transportstyrelsen har haft en löpande dialog med branschaktörer och bedömer vidare att berörda utbildningsanordnare som vill bedriva utbildningen kommer att marknadsföra densamma.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen kommer att påverka funktionsmålet på så vis att tillgången på behörig sjöpersonal säkerställs i högre grad för de aktörer som bedriver verksamhet kustnära och i skärgård.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Transportstyrelsen bedömer att införandet av ett alternativ med handledd fartygsförlagd utbildning bidrar till en ökad säkerhet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Ökad tillgång på behörig sjöpersonal.	Eventuella kostnader i samband med handledning av elever.		
Medborgare	En mer flexibel och tidseffektiv väg till behörighet som fartygsbefäl klass VII.	Ökad arbetsbelastning för de sjömän som ska vara handledare för eleverna.		
Staten m.fl.	Ökad tillgång på behörig sjöpersonal.	Eventuella kostnader i samband med handledning av elever. Transportstyrelsen får ökad arbetsbelastning i form av regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn.		
Externa effekter	Ökad tillgång på behörig sjöpersonal, vilket är positivt för totalförsvaret.			
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har samrått med berörda utbildningsanordnare och aktuella branschorganisationer.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Olle Thelaus
Handläggare
olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Styrbjörn Bergström
Handläggare
styrbjorn.bergstrom@transportstyrelsen.se

REMISS