

Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för sjöpersonal (TSFS 2011:116), om bemanning (TSFS 2010:102) samt om läkarintyg för sjöfolk (TSFS 2011:117)

Skriv kommentarerna till remissynpunkterna på ett sakligt och neutralt sätt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Björks Marin AB		Jag ser att ni planerar ta bort kraven på läkarintyg som inträdeskrav för kurserna FBVIII och MBVIII. "Fartygsbefäl klass VIII Bilaga 3 innehåller ett inträdeskrav i form av ett läkarintyg. Detta krav medför en administrativ börda för berörda utbildningsanordnare. Kravet om läkarintyg finns även vid tjänstgöring med behörigheten, vilket Transportstyrelsen bedömer är tillräckligt. Övrigt innehåll i bilaga 3 har inte utvärderats vid detta föreskriftsarbete. Maskinbefäl klass VIII Bilaga 4 innehåller ett inträdeskrav i form av ett läkarintyg. Detta krav medför en administrativ börda för berörda utbildningsanordnare. Kravet om läkarintyg finns även vid tjänstgöring med behörigheten, vilket Transportstyrelsen bedömer är tillräckligt. Övrigt innehåll i bilaga 4 har inte utvärderats vid detta föreskriftsarbete." Jag föreslår att denna ändring även gäller för Snabba Fartyg Certifikat. Då FBVIII kräver läkarintyg för behörighet och Snabba Fartyg är beroende av FBVIII så tycker jag att det vore tillräckligt.	Transportstyrelsen noterar Björks Marins synpunkt. Bilaga 16 har dock inte varit föremål för revidering, men kan komma att behandlas under kommande föreskriftsarbeten.
Föreningen Svensk Sjöfart		Svensk Sjöfart välkomnar att Sverige anpassar sina regelverk till STCW-konventionen och dess kod. Vi instämmer i att en uppdatering är nödvändig för att säkerställa internationell harmonisering och hög säkerhetsstandard inom sjöfarten. Detta är ett viktigt steg för att upprätthålla konkurrenskraft och säkerhet inom den internationella sjöfarten. Vi ser positivt på flera delar av förslaget, men har synpunkter på införandet av svenska särkrav, konsekvensanalysen samt utbildningsformer. Vi noterar med förvåning att Transportstyrelsen inte fullt ut anpassar utbildningsbilagorna till STCW. Istället införs återigen svenska särkrav, vilket riskerar att skapa avvikelser från den	Transportstyrelsen noterar FSS:s synpunkter. De delar i förslaget som avviker från STCW-konventionen rörande t.ex. kemspill i utbildningen för grundläggande säkerhet motiveras av att utbildningen ska uppfylla brandkraven i tankutbildningarna. Alternativet är att

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		internationella standarden. Särkrav gör utbildningarna längre och svårare att genomföra och på längre sikt blir Sverige mindre konkurrenskraftig som sjöfartsnation. Se vår markering i Bilaga 1 för exempel på detta. I utbildningsbilagorna i förslaget är det en mix av lärandemål enligt kolumn 2 i STCW koden "<i>Knowledge, understanding and proficiency</i>" (KUP) och kolumn 3 i STCW koden "<i>methods for demonstrating competence</i>". Enligt Svensk Sjöfart har STCW koden aldrig formulerats på ett sådant sätt att kolumn 3 kan översättas/användas som lärandemål vilket görs i utbildningsbilagorna. Vi noterar att i förslaget finns det lärandemål inlagt i grundläggande säkerhetsutbildning som härrör ifrån andra certifikat under STCW. T.ex finns det i förslaget lärandemål under brandkunskap som fokuserar på kemspill, sanering av utrustning för kemikalier etc. Dessa lärandemål har sannolikt sitt ursprung i utbildningar för farligt gods och/eller bränslen med låg flampunkt. Ur ett utbildningsperspektiv instämmer Svensk Sjöfart i att det är bra att erbjuda möjligheten för sjöfararen att erhålla kompetensen under en kurs när sjöfararen är på brandfältet. En sådan rekommendation bör utformas som ett allmänt råd istället för som ett "skall" krav i utbildningsbilagan för samtliga sjöfarare. Principiellt är det en skillnad på innehåll i utbildningsbilaga kopplat till enskilt certifikat och hur utbildningsanordnare skapar ett kursinnehåll. En kurs kan leda till flera utbildningsintyg/certifikat. Transportstyrelsens konsekvensanalys saknar flera viktiga delar. Bland annat saknas en bedömning av hur sjöfarare påverkas om de tillfälligt inte kan vända en livflotte under en kurs, eller om kursmoment inte kan genomföras på grund av rådande väderförhållanden. Dessa praktiska begränsningar måste beaktas för att undvika orimliga konsekvenser för enskilda sjöfarare och utbildningsanordnare. Vi ser mycket positivt på att kravet på sjötid för att kunna gå en fortbildningskurs tas bort. Detta underlättar kompetensutveckling och gör det möjligt för fler sjöfarare att upprätthålla sina behörigheter utan onödiga hinder. Ändringen i enlighet med IMO resolutionen MSC 560 (108) är positiv kring ett viktigt ämne för säkerheten ombord. Svensk Sjöfart anser att det är rimligt att innehållet tillförs vid kommande	man behöver förlägga delar av tankutbildningarna till brandfält vilket Transportstyrelsen bedömer vara ett mindre bra alternativ. Transportstyrelsen noterar Svensk sjöfarts synpunkter rörande kolumn 2 och 3 i STCW-koden. Koden är dock inte konsekvent och direkt översättningsbar för att föreskriva konkreta svenska lärandemål. Kolumn 3 anger sättet att visa kunskap och Transportstyrelsen har valt att arbeta in dessa krav i lärandemålen fördelat på praktiskt eller teoretisk examination. Rörande övningar i vatten, med flytväst och överlevnadsdräkt är det krav som förtydligar kravbilden för svenska utbildningsanordnare. Att ha moment utan utrustning bedöms vara mindre relevant. FSS framför önskemål om att komplettera konsekvensanalysen rörande praktiska hinder att genomföra moment med anledning av väderförhållanden. Detta är dock inget nytt krav och behöver därmed inte

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		fortbildningskurs för sjöfararen enligt gällande tidsintervall. Svenska rederier har sedan 2015 genomfört av branschen framtagna likabehandlingsutbildning för alla sina sjöfarare, vilken sannolikt täcker ändringen i MSC 560 (108) med råge. Ändringen innebär en styrning på både tid och lärandemål/kunskapsmål för varje del av regelverket. Styrning på kunskapsmål är ett lämpligt sätt att styra innehåll i utbildningsbilagor till TSFS 2011:116. Bakgrunden till föreslagen ändring anges vara brister vid tillsyn av utbildningar. Krav på kunskapsuppfyllnad gör att sjöfarare måste delta aktivt på fortbildningen, vilket rederierna önskar. Däremot riskerar styrning på tid, särskilt platsbunden tid, att förlänga den totala kurs tiden. Vi saknar en sammanhängande analys av konsekvensen av förlängd utbildningstid. Enligt utbildare skulle den ofta använda sammanhängande utbildningsveckan med flera fortbildningskurser sannolikt bli en dag längre på plats. Sjöfarare riskerar att behöva stanna kvar på utbildningsorten över helgen, vilket skulle få särskilt stor påverkan för de med avlösningssystem mellan 1–3 veckor. Konsekvensen för sjöfararen blir att gå på kurs under en större del av sin vederlagsledighet. Förlängningen blir i praktiken från 5 till 8 dagar. Vi har också tagit del av oron ifrån utbildare att det totala antalet kurser kan komma att minska när kurslängden överstiger en vecka. Tillgången på kurser är central för genomförande av fortbildning. Färre kurser innebär ändringar i avlösningssystemet ombord, där ombordvarande sjöfarare behöver arbeta längre ombord. Ur ett kvalitetsperspektiv är uppdelningen mellan förstudier och platsbunden undervisning inte i takt med samtiden. Flera utbildningsmål skulle kunna nås genom aktiv fjärrundervisning, likt under pandemin. Vissa moment skulle också med fördel kunna genomföras i simulatormiljö – inte minst för fortbildningskurser. Vi uppmanar Transportstyrelsen att: • Undvika införande av svenska särkrav som avviker ifrån STCW konventionen och dess kod. • Komplettera konsekvensanalysen med en realistisk bedömning av praktiska hinder och deras påverkan på sjöfarare. • Bibehålla den föreslagna förändringen att ta bort kravet på sjötid för fortbildningskurser.	konsekvensanalyseras. För godkännande av kurs ska samtliga moment i respektive utbildningsbilaga genomföras, vilket kan innebära förskjutning av kursdatum beroende på väder. Rörande de moment som enligt föreskriftsförslaget kan genomföras som distansundervisning finns inget som hindrar att dessa kan genomföras med hjälp av fjärrundervisning eller simulering. Transportstyrelsen bedömer att en normal fortbildningsvecka innehållande säkerhetsutbildningar kan genomföras på fem dagar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		• Utredda möjligheten att genomföra delar av utbildningen via fjärrundervisning och simulering för att minska platsbunden tid. • Säkerställa att fortbildningsveckan kan genomföras på 5 dagar Avslutande rekommendation Svensk Sjöfart rekommenderar att Transportstyrelsen reviderar förslaget innan beslut fattas, med hänsyn till ovanstående synpunkter.	
Regelrådet		Såvitt Regelrådet kan bedöma medför förslaget inte effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.	Transportstyrelsen noterar Regelrådets remissyttrande.
Öckerö Maritime Center	Bilaga 12 och 13 samt 32 32 A	Synpunkter 9. Bilaga 12 och 13 samt 32 32 A Ni har valt att vi skall utbilda och examinera del D i följande. <i>Förebygga och hantera våld och trakasserier, inklusive mobbning, sexuella trakasserier och övergrepp</i> Detta är ett komplext och omfattande ämne att utbilda i om effekten skall bli att detta minskar ombord. Svårigheter att hitta kompetenta instruktörer med rätt bakgrund, utbildning och pedagogisk erfarenhet utifrån bilaga 27. Litteraturen är omfattande: exempel <i>Maritime Safety and Security" av John W. W. W. W.</i> <i>Maritime Human Factors av M. J. Smith och K. L. Williams, som tar upp aspekter av mänskliga faktorer för att främja en säker arbetsmiljö.</i> <i>Workplace Violence and Harassment" av OSHA</i> <i>Preventing Sexual Harassment at Sea</i>	Transportstyrelsen noterar ÖMC:s remissyttrande. När det gäller de nya utbildningsmomenten stämmer det att det behöver ny kompetens för att utbilda. Momenten är dock resultatet av internationella krav och behöver ges och examineras av godkända utbildningsanordnare. Transportstyrelsen bedömer att omfattningen av de nya momenten i grundläggande säkerhet är rimlig i förhållande till kursens totala omfattning. När det gäller lärandemålen i utbildningsbilagorna bedömer Transportstyrelsen att dessa inte behöver förtydligas ytterligare.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<i>ILO/IMO-regler och -rekommendationer</i> <i>Preventing and Addressing Sexual Harassment and Violence in the Maritime Sector</i> <i>Guidelines on the Prevention of Sexual Harassment in the Maritime Sector"</i> Instruktör bör ha: • Grundutbildning inom socialt arbete, psykologi, pedagogik eller liknande. • Specialiserad vidareutbildning inom våldsprevention, trauma, eller barn- och ungdomsarbete. • Kunskap om lagstiftning och riktlinjer kring våld och trakasserier. • Kompetens i konfliktlösning, kommunikation, och gruppdynamik. • Kunskap om normkritiskt arbete och inkluderande metoder. • Erfarenhet av att utveckla och implementera förebyggande strategier. • Kompetens i krishantering, konflikthantering och trauma. • Kunskap om lagstiftning, anmälningsskyldigheter och stödinsatser. • Erfarenhet av att arbeta med utsatta personer och att genomföra samtal eller stödinsatser. Det som utbildningen bör ge till deltagarna. • Observation av förändrat beteende hos individer, exempelvis tillbakadragenhet, ångest eller aggressivitet. • Analysera rapporter eller klagomål från personer som kan ha utsatts för trakasserier. • Regelbundna samtal och trygghetsinsatser för att skapa öppna kommunikationskanaler. • Användning av strukturerade verktyg och frågeformulär för att upptäcka trakasserier.	Föreskriftsförslaget skiljer på teoretiska och praktiska moment utifrån lärandemål. Teoretiska lärandemål ska examineras genom skriftlig tentamen. För att skapa ett examinationsunderlag bör man utgå från det aktiva verb i lärandemålet som ska uppfyllas. Exempelvis kan lärandemål där deltagare ska kunna beskriva något inte examineras genom kryssfrågor, jämfört med lärandemål där deltagare ska kunna identifiera, där kryssfrågor kan användas. När det gäller den praktiska demonstrationen i bilaga 12 -13, del C kan den exempelvis genomföras som en scenarioövning, där teoretiska kunskaper tillämpas och examineras enligt lärandemålen När det gäller synpunkten om miljöanpassad brandövningsplats reglerar Transportstyrelsen inte miljötillstånd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		• Utbildning av personal i att känna igen signaler på våld och trakasserier. • Utbildningar för personal och elever/anställda i respekt, gränssättning och jämställdhet. • Skapa tydliga policyer och rutiner mot trakasserier och diskriminering. • Främja en inkluderande kultur där alla känner sig trygga och respekterade. • Uppmuntra till öppen dialog och feedback för att tidigt upptäcka problem. • Fysisk och social trygghet i miljön, exempelvis genom god belysning och tydliga övervakningsrutiner. • Tydliga rutiner för att rapportera och utreda incidenter. • Snabb och professionell respons när trakasserier eller våld rapporteras. • Erbjudande om stöd, exempelvis samtalsterapi eller psykologiskt stöd. • Samarbete med polis, socialtjänst eller andra myndigheter vid allvarliga fall. • Förebyggande samtal och utbildningar för att stärka individer att hantera och rapportera trakasserier. Sammanfattning: För att effektivt kunna utbilda inom dessa områden krävs en kombination av formell utbildning inom socialt arbete eller liknande, samt kontinuerlig kompetensutveckling i våldsprevention, lagstiftning och kommunikativa färdigheter. En holistisk strategi som inkluderar utbildning, rutiner, samtalsmetoder och samverkan är avgörande för att skapa trygga miljöer. Samtidigt förstår vi inte hur vi skall uppfylla läromålen som är oerhört komplexa som är detsamma oavsett grund eller fortbildning med olika tidsdispositioner. Synpunkt: Vi anser att vi inte skall examinera i detta då detta ansvar bör eller skall tas ifrån ansvarigt rederi. Givetvis ansvarar och tillser ÖMC att allt detta efterlevs i vår organisation och då inkluderar vi alla våra kunder, gäster och elever. Fråga : Bör inte detta vara en fristående kurs?	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 6.	Tiden som är utsatt för del D enligt förslaget är en ökning av 80 minuter utifrån vad som gavs i TSFS 2013:47. Det är stora lärandemål som skall uppnås på 80 minuter. 10. Synpunkt Bilaga 6. Del A.B.C.D Där det står: <i>Efter avslutad utbildning ska deltagaren kunna:</i> Ändra till: <i>Efter avslutad utbildning ska deltagaren kunna visa i text/svara i text.</i> Identifiera/visa = kryss svar Beskriva= återge huvuddrag eller egenskaper av något med egna ord, Så att det blir tydligare för oss utbildare att det är detta som skall besvaras i skriftlig examination enligt Blooms taxonomi. Detta gäller samtliga bilagor där det står att: <i>ska deltagaren kunna eller beskriva</i>	
	Bilaga 12–13	11. Synpunkt Bilaga 12–13 Del C Efter avslutad utbildning ska deltagaren genom praktisk demonstration kunna 1. tillämpa bedömning av olycksplats och skadades behov av hjälp med beaktande av egen säkerhet, och 2. tillämpa omedelbara åtgärder vid olycka Dessa lärandemål är vaga mot vad som skall genomföras: se nedan! – Kroppens uppbyggnad och funktioner – Bedöma olycksplats och skadades behov av hjälp med beaktande av egen säkerhet <i>Omedelbara åtgärder och behandling vid olycka</i>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		– identifiering av symptom – olika tekniker vid återupplivningsförsök – kontroll och stoppande av blödning – metoder vid chock – bränn- och skållningsskador, inkluderat skador orsakat av elektricitet första hjälpen-utrustning och förbandsmaterial – transport av skadade 11. Synpunkt Varför finns det inte krav på brandövningsplatsen att den skall vara miljöanpassad? Det finns ett krav i utbildningen i del D 2. <i>beskriva sjöfartens påverkan på den marina miljön och miljöskydds-åtgärder,</i>	
Linné-universitetet		Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet har tagit del av <i>förslaget till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk</i> Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet bedömer att den föreslagna anpassningen av de svenska syn- och hörselkraven till STCW- konventionen, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 och beaktande ILO/WHO riktlinjer om hälsoundersökningar för sjöfolk kommer öka rörligheten för både svenska sjömän och sjömän från EU/ EES. I övrigt avstår Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet från att yttra sig. Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet har tagit del av <i>förslaget till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning</i> Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet har inga invändningar mot förslagen om ändringar i <i>TSFS 2010:102</i>	Transportstyrelsen noterar Sjöfartshögskolans synpunkter rörande el- och verkstadsteknik. Dessa regler har dock inte behandlats i detta föreskriftsförslag. Transportstyrelsen noterar även Sjöfartshögskolans synpunkter rörande examinationsformer och undervisningsformer. Transportstyrelsen bedömer dock att de föreslagna examinationsformerna och undervisningsformerna är tillräckligt tydliga och anpassade för de olika typer

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 kap. 20 §	Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet har tagit del av <i>förslaget till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal</i>. Sjöfartshögskolan/ Linnéuniversitetet förespråkar föreliggande remiss under beaktande av nedan redovisade synpunkter. A) Synpunkter på föreskriftsförslag: Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal TSFS 2011:116; 9 kap. 20 § (nuvarande lydelse) 4. Den verkstadsförlagda utbildningen ska innehålla följande moment: a) en av Transportstyrelsen godkänd kurs om nio veckor i tillämpad elteknik, b) en av Transportstyrelsen godkänd kurs om fem veckor i tillämpad verkstadsteknik, och c) en tremånaders kvalificerad verkstadsutbildning eller en av Transportstyrelsen godkänd påbyggnadskurs om fem veckor i tillämpad verkstadsteknik. Synpunkt För att bättre harmonisera med högskolepedagogiska principer bör kommande revisioner av föreskriften 9 kap. 20 § 4 a–c genomgående innehålla <i>målstyrda aktiviteter</i>, vilket innebär att bedömning sker utifrån <i>fastställda lärandemål</i> snarare än utifrån tidsaspekt. Vi ser det som en olycklig sammanblandning mellan TS uppgifter, att dels ställa upp innehåll och målkrav i utbildningar samt den andra rollen att bedriva tillsyn över utbildningsanordnare. Mot denna bakgrund vore det önskvärt att även kraven avseende el-, motor- och verkstadsmoment utformas som <i>målstyrda i syfte att skapa ökad samstämmighet med hur examination normalt regleras och tillämpas inom högre utbildning</i> Övrigt kommentar: För att kunna tydliggöra hur Sjöfartshögskolan formulerar lärandemålen , bifogar vi kursplaner 1FF43I Tillämpad Verkstadsutbildning, 15 högskolepoäng och	av utbildningsaktörer som är godkända av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen justerar föreskriftsförslaget med anledning av Sjöfartshögskolans och andra remissinstansers synpunkter rörande svarsfrekvens på kursutvärderingar. Istället för ett fast krav om en svarsfrekvens på minst 70 % ska utbildningsanordnaren arbeta för att uppnå en sådan svarsfrekvens. Transportstyrelsen noterar Sjöfartshögskolans övriga synpunkter men bedömer att de inte föranleder någon ändring.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		2FF321 Tillämpad elteknik, 15 högskolepoäng Allmänna synpunkter på föreslagna ändringar i utbildningsbilagorna Sjöfartsskolan välkomnar de av Transportstyrelsen pågående förändringsarbetet av utbildningsbilagornas innehåll och utformning som vi anser som nödvändiga för att säkerställa att dessa motsvarar STCW-konventionen och kod och andra relevanta internationella krav. Vi uppskatta också Transportstyrelsens ambition att med de i utbildningsbilagorna gjorda tilläggen (tex. lärandemål, fördelning av resurser) kunna ge utbildningssamordnare och utbildningsaktörer bättre vägledning med syfte att nå jämnare utbildningskvalitet och bättre förutsättningar till att kvalitetssäkra de olika utbildningar. Sjöfartshögskolan välkomnar därför att utbildningsbilagornas kursinnehåll och omfattning, kompletteras med bl.a. <i>lärandemålen</i> (kursmålen) Sjöfartshögskolans /Linnéuniversitetet har staten som huvudman. Detta innebär att sjöbefälsutbildningarna regleras ej endast genom TSFS utan också i lagar och regler som styr den högre utbildningen. Högskolelagen , Högskoleförordningen, Universitets- och Högskolerådets författningssamling , Förordningen (2002:760) om uppdragsutbildning vid universitet och högskolor och Linnéuniversitetets styrdokument är några exempel på regelverk som styr Sjöfartshögskolans verksamhet. Den externa tillsynen av Sjöfartshögskolans verksamhet bedrivs utöver Transportstyrelsen av bl.a. Universitets Kanslers Ämbetet (UKÄ). <i>TSFS 2011:116</i> och Utbildningsbilagornas innehåll bör således vara förenliga med det övriga regelverk som styr Sjöfartshögskolans verksamhet. Utbildningsbilagorna bestämmelser huvudsyfte bör vara att implementera STCW-konventionen och kod och andra för Sverige bindande internationellt regelverk (t.ex. kursinnehåll, lärandemål) men i övrigt omfattas av <i>rekommendationer</i> som utgör pedagogisk stöd (motsvarande IMO- modellkurserna/ IMO- Model Courses). Vi vänder oss mot t. ex. de i bilagorna föregivna <i>examinationsformer</i> (t.ex vilka moment som ska examineras skriftligt och för vilka moduler /moment som <i>färdighetskontroller</i> skall genomföras) och <i>fördelning av tid</i>.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi föreslår att utbildningsbilagornas utformning struktureras upp lite bättre och rekommenderar att de vid svenska Högskolornas och universitetens tillämpade strukturer av kursplaner tillämpas. <i>Kursmålen/lärandemålen</i> statueras i STCW koden. Sjöfartshögskolan har som nämnt vid utformandet av kursplaner ta hänsyn till de vid Linnéuniversitet och svenska högskolor och universitet föregivna regelverk, vilket bl.a. omfattar i kursmålen/lärandemålen använda taxonomier. Vi upplever att de i bilagorna angivna lärandemålen är lite ostrukturerade. För att kunna få en bättre strukturer av kursmålen/lärandemålen skulle dessa kunna kategoriseras enligt följande: 1) <i>Kunskap och förståelse</i> 2) <i>Färdighet och förmåga</i> 3) <i>Värderingsförmåga och förhållningssätt</i> Kraven på vilket sätt undervisningen bör genomföras skulle kunna anges under en egen rubrik: - Undervisningsform Här anges på ett <i>övergripande sätt</i> på vilket sätt de olika kursmomenten ska genomföras (tex distansundervisning, salundervisning, övningar, simulatorövningar mm) och vilka utbildningsmoment som kräver <i>obligatorisk närvaro</i>. Den teknologiska och pedagogiska utvecklingen har medfört att alternativa undervisningsformer till de traditionella salsundervisningarna ("på plats"-undervisning) har kunnat etablerats och håller på etableras. De pedagogiska verktygen i verktyglådan har blivit fler som i sin tur ökar den pedagogiska friheten och ger större flexibilitet anpassa undervisningen till givna förutsättningar. Sjöfartshögskolan anser att den aktuella utformningen av utbildningsbilagorna innebär en onödig detaljstyrning av de enskilda utbildningars genomförande; Det gäller främst de i förslaget påbjudna tidsramar som ska appliceras på de olika kursmodulerna och begränsningar av	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		användandet av pedagogiska metoder (tex distansundervisning) vid förmedling av det teoretiska kursinnehållet. Principen borde vara att innehållet och utformningen av bilagorna bör fokusera på vad deltagare ska kunna efter genomförd utbildning, inte hur utbildningsanordnaren löser det, förutsatt att STCW och kunskapsmålen uppfylls. Att konstant nämna distansstudier utan att närmare precisera vad som avses anser vi vara felaktigt. Distansstudier kan vara allt ifrån egenläsning i litteratur till planerade aktiviteter i ett flexibelt utförande. TS verkar ha en övertro på på-platsundervisning som någon universell lösning samt kanske bör resonera och fundera över vad som menas med på-platsundervisning. Bara för att lärare/kursdeltagare befinner sig i samma lokal är det inte nödvändigt att det bedrivs undervisning. Sjöfartshögskolan utför idag högkvalitativa utbildningar via flexibelt utförande och genom en distanspedagogik vilket främjar lärande och nyttjar modern teknik för att möjliggöra goda studiesituationer oavsett om lärare och kursdeltagare befinner sig i samma lokal. Att inte möjliggöra detta för att främja livslångt lärande samt öka möjligheten för deltagande oberoende var kursdeltagarna befinner sig anser vi vara förlegat. Distansstudier är inte detsamma som en interaktiv utbildning via någon digital leverantör. Samtliga vid Sjöfartshögskolan / Linnéuniversitet erbjuder universitets- & högskolekurser och –program mäts i högskolepoäng (hp) där 1,5 hp motvarar 40 timmars heltidsstudier. Vi anser därför att de av TS föregivna tidsramar för enskilda kursmoment ej appliceras på universitets- och högskoleutbildningar. Ett rimligt alternativ till de av TS föreslagna tidsramar skulle kunna vara att <i>stipulera respektive kurs totala tidsomfattning</i> varav ett stipulerat <i>antal timmar reserveras för t.ex. praktiska moment</i>. Vi anser att de föreslagna begränsningarna (t.ex. under begränsningar (Fördelning av tid och resurser) av den teoretiska kunskapsförmedlingen via t.ex. distansundervisningen utgör en <i>omotiverad pedagogisk och praktisk begränsning</i> och anser att de stipulerade kursmålen / lärandemålen skall vara avgörande för bedömning av huruvida den enskilde kursdeltagaren har kunnat tillgodose sig kursinnehållet eller ej. I STCW Section B- 1/6 Use of <i>distance learning and e-learning</i> ges det utrymme för <i>alternativa undervisningsmetoder</i> , så som distansundervisning: 6 <i>Parties may allow the training of seafarers by distance learning and e-learning in accordance with the standards of training and assessment set out in section A-I/6 and the guidance given below.....</i>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	<i>Bilaga 26</i> Bilaga 3	Alternativa undervisningsformer befrämjar ej bara den enskilde sjömannens professionella flexibilitet och utveckling utan kan vara avgörande för att den enskilde sjöfararen möjligheter att stanna kvar inom professionen. I översynen av <i>Bilaga 26</i>. <i>Svensk författningskunskap</i> har Transportstyrelsen försökt att ta hänsyn till att undervisningsformer bör anpassas till bl.a.de rådande förutsättningar. Ändringarna motiveras enligt följande: <i>Vid granskning av bilaga 26, utbildning i svensk författningskunskap, har vi konstaterat att utbildningen idag innehåller krav om minst åtta timmars lärlarledd undervisning. Detta krav har dock varit svårt att uppfylla bl.a. på grund av att utbildningen riktar sig till utländska befäl som oftast befinner sig långt från Sverige</i> Det verkar dock som att Transportstyrelsen definierar "lärlarledd undervisning " som salundervisning eller "på plats- undervisning" där instruktörer och kursdeltagare fysiskt befinner sig på samma plats. Det ska dock påpekas att största delen av dagens distansundervisning är nätbaserad och lärlarledd! Sjöfartshögskolan ser gärna att Transportstyrelsen fortsätter med översynsarbetet av de övriga utbildningskurserna. Redaktionell synpunkt: Numrering av bilagorna som avser fortbildningskurserna bör vara konsekvent. Det skulle vara önskvärt att fortbildningskurserna tilldelas samma bilagsnummer (t.ex. 6) som själva grundutbildningen (6) och separeras med ett bokstavstillägg (t.ex. a, b,) istället för att applicera löpande numrering Exempel: Krishantering: Utbildning i Krishantering tilldelades numrering (Bilaga) 6 och Fortbildningskursen i Krishantering fick numrering (Bilaga) 6 a Medan utbildningen Grundläggande säkerhetsutbildning tilldelades numrering (Bilaga) 12 och fortbildningskursen nummer 13. Bilaga 3 Fartygsbefäl klass VIII och Bilaga 4 Maskinbefäl klass VIII Synpunkter	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 6	Sjöfartshögskolan bifaller borttagandet av läkarintyg som inträdeskrav, vilket minskar det administrativa arbetet och gör kurserna mer lättillgänglig. Bilaga 6 Krishantering & Bilaga 6a Fortbildningskurs i krishantering Synpunkter Användning av begreppet "Debriefing" Begreppet "Debriefing" används ej längre av aktörerna inom branchen. Vi rekommenderar begreppet "Debriefing" ersätts med begreppet "avlastande samtal" med undantag i avsnitt 2. <i>Lärandemål Del B2</i> där det bör ersättas med begreppet "krishantera" Synpunkter 4. Fördelning av tid, resurser och scenarioövningar Förslag: <i>"Del A, del B, del C och del D får bedrivas med distansstudier, dock högst hälften av de angivna timmarna för respektive utbildningsdel"</i> Kunskapsförmedlingen vid Sjöfartshögskolan kännetecknas av mål- och resultatorienterad pedagogik. Sjöfartshögskolan ser inga pedagogiska hinder i att den lärarledda kunskapsförmedling av det teoretiska kursinnehållet situationsanpassas och beroende av de givna förutsättningar ges helt eller delvis på "distans" så som tex via nätbaserade undervisningsplattformar (angående resonemanget kring "distansstudier" se våra som tex i dokumentet) Förslag: <i>"Vid praktiska utbildningsmoment ska det finnas tillräckligt många instruktörer för att kunna bedriva en kvalitativ utbildning"</i> Synpunkter Sjöfartshögskolan välkomnar regleringen av antalet instruktörer, dock bör kravet inkludera <i>andra nödvändiga resurser</i>.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 12 Bilaga 27	<i>"Vid praktiska utbildningsmoment ska det finnas tillräckligt många instruktörer och andra nödvändiga resurser för att kunna bedriva en kvalitativ utbildning"</i> Bilaga 12 Grundläggande säkerhetsutbildning och Bilaga 13 Fortbildningskurs i grundläggande säkerhetsutbildning Synpunkter Sjöfartshögskolan välkomna de föreslagna kompletteringar och ändringar. Vi finner det rimligt att inträdeskraven till fortsättningskursen ändrades till: <i>Inneha ett svenskt certifikat eller utbildningsintyg för grundläggande säkerhet</i> Särskild positivt och angeläget är implementeringen av kursmodulen <i>Personlig säkerhet och socialt ansvar</i>. Sjöfartshögskolan har under flera års tid i egen regi (forskning, kurser) och tillsammans med andra inom sjöfartsklustret (Svensk Sjöfart, bl.a. inom branchsamarbetet "Vågrätt") aktivt arbetat med åtgärder(kurser, seminarier mm) för att minska risken för och effekterna av diskriminering, trakasserier och övrig kränkande särbehandling ombord i fartyg. Sjöfartshögskolan bedriver idag forsknings – och undervisningsverksamhet inom ämnet. Vi konstatera att utbildningsinnehållet i såväl grund- som fortbildningskursen har utökats, vilket vi anser som nödvändigt. För den enskilde sjömannen och dess arbetsgivare kan fortbildningskursens utökade kurslängd innebära vissa praktiska och finansiella utmaningar i form av tex mindre ledighet, hotellkostnader, logistikproblem mm. Vi anser dock att utbildningssamordnaren skulle kunna ges möjligheter att med hjälp av en flexibel tillämpning av olika utbildningsformer i form av exempelvis, nätbaserad undervisning, självstudier, inlämningsuppgifter mm begränsa de nackdelar det utökade kursinnehållet kan medföra. Bilaga 27 Kvalitetshandbok – system för kvalitetsnormer för utbildningar Synpunkter Förslag: 4.3 Kursutvärderingar Utbildningsanordnaren ska ha en svarsfrekvens på minst 70 % per certifikatsgrundande kurs.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Synpunkt: Högskoleförordningen (1993:100) kap 1 stipulerar följande Kursvärderingar 14 § Högskolan skall ge de studenter som deltar i eller har avslutat en kurs en möjlighet att framföra sina erfarenheter av och synpunkter på kursen genom en kursvärdering som anordnas av högskolan. <i>Högskolan skall sammanställa kursvärderingarna samt informera om resultaten och eventuella beslut om åtgärder som föranleds av kursvärderingarna. Resultaten skall hållas tillgängliga för studenterna.</i> Högskoleförordningen reglerar hur kursvärderingarna skall hanteras och alla studenter som deltar i eller har avslutat en kurs ska ges möjlighet att framföra sina erfarenheter av kursen och ge synpunkter på den. Att kunna framföra sina åsikter i en kursvärdering är således en rättighet, men inte en skyldighet. Den av TS föreslagna svarsfrekvensen saknar stöd i Högskoleförordningen Sjöfartshögskolan kräver att meningen stryks. Alternativt revideras att peka på att utbildningsanordnaren ska ha ett etablerat system för att administrera samt hantera kursvärderingar. T.ex. genom att kursvärderingar systematiskt ska sammanställas och sammanställning samt åtgärder delges kommande kursdeltagare. Se utdrag ur Lokala regler för kurs och examination, LNU DNR: 2022/2841 <i>7. Kursvärdering</i> <i>Högskoleförordningen 1 kap 14 §</i> <i>14 § Högskolan skall ge de studenter som deltar i eller har avslutat en kurs en möjlighet att framföra sina erfarenheter av och synpunkter på kursen genom en kursvärdering som anordnas av högskolan. Högskolan skall sammanställa kursvärderingarna samt informera om resultaten och eventuella beslut om åtgärder som föranleds av kursvärderingarna. Resultaten skall hållas tillgängliga för studenterna. (SFS 2000:651)</i> <i>Lokala regler</i>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Bilaga 27 a	• Kursvärderingsresultat ska tillsammans med annan relevant information utnyttjas för kursutveckling och följas upp i programråd, ämnesgrupp eller annat relevant kollegialt sammanhang. • Kursvärdering ska genomföras i nära anslutning till kursens avslut på samtliga kurser²⁵. På fakultetsnivå (och institutionsnivå) ska det i styrdokument framgå ansvarsfördelning och process för kursvärdering. • Kursvärdering ska ge studenterna möjlighet att relatera kursens innehåll, genomförande och examination till dess mål. • I de fall kursvärdering genomförs i enkätform ska denna i normalfallet besvaras anonymt. • Sammanfattning av kursvärderingsresultat, lärares analys och förslag på åtgärder, dvs kursvärderingsrapport, ska företrädesvis återkopplas via kursens lärplattform till kursdeltagarna i nära anslutning till dess avslut. Berörda studenter ska aviseras om detta. • Studenterna ska informeras om kursvärderingsrapport från föregående tillfälle kursen gavs samt de åtgärder som genomförts. Kursvärderingsrapport från föregående kurs ska göras tillgänglig via kursens lärplattform. • Kursvärderingsrapporten arkiveras enligt gällande dokumenthanteringsplan. Bilaga 27 a. Simulatorstandarder och bedömningskriterier Synpunkt Sjöfartshögskolan ser positivt till implementeringen av STCW A-1/12 innehållande bl.a utrustningskrav, prestandakrav för simulatorer och kompetensbedömningskriterier i förordningen. Vi anser dock att dess nuvarande innehåll är svårtolkat. Så är användandet av begreppet "Simulatorstandarder" diffust och svårt att förstå dess innebörd. Rubriken "Radarsimulering" känns också märkligt. Den i STCW A/12 använda rubriksättningen "Additional performance standards" (övriga prestandakrav) för Navigationssimulatorer med avseende på Radar- och ARPA simulation skulle här vara mer relevant att använda. Det kan också ifrågasättas varför prestantakrav på just RADAR- och ARPA- simulatorutrustning specificeras men inga krav på andra typer av simulatorer så som specifik maskinsimulatorutrustning, lastsimulatorer återfinns i	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Ny Bilaga 32 Ny Bilaga 32 a Bilaga 37	varken STCW A/12" eller Bilaga 27a.Vi efterlyser således en bättre strukturering av bilagans innehåll och rekommenderar dels att använda samma struktur och rubriksättning som den i STCW A/12 dels komplettera prestandakraven för andra typer av simulatorer. Vi skulle också välkomna en nödvändig del om tillgång på utrustning kontra kursdeltagares antal, vilket inte alls berörs i någon av styckena. Om vi i vissa kurser ska föra i tex antal lärare i förhållande till kursdeltagare bör även ett resonemang om tillgången på utrustning i förhållande till antal kursdeltagare samtidigt föras. Då simulatorbaserad undervisning ställer särskilda krav på den enskilde instruktörens kompetens och förmåga rekommenderas att komplettera bilagans innehåll med kompetenskrav på instruktörer och personal som utför kompetensbedömning, såsom det statueras i STCW A/12 Part 2 <i>Qualifications of instructors and assessors</i>: <i>9 Each Party shall ensure that instructors and assessors are appropriately qualified and experienced for the particular types and levels of training and corresponding assessment of competence as specified in regulation I/6 and section A-I/6.</i> Ny Bilaga 32. Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart utan utökat brandskydd & Ny Bilaga 32 a. Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart med utökat brandskydd Synpunkter Sjöfartshögskolan välkomnar förslaget om en generisk utbildning för grundläggande säkerhet för personal på fartyg i inre fart och traditionsfartyg som ger större möjlighet än den rederi- och fartygsorienterade utbildningen att kvalitetssäkra utbildningen och samtidigt förenklar den enskilde sjömans och rederiets flexibilitet. Bilaga 37. Sjukvårdare ombord Förslag: 3 Sjukvårdspraktik "...Om utbildningen genomförs inom ett program ledande till behörighet som fartygs- eller maskinbefäl ska sjukvårdspraktiken genomföras inom 24 månader efter påbörjad utbildning..."	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	TSFS 2010:102 1 kap. 9§ 2 kap. 4§ 2 kap. 4a§	Synpunkter Sjöfartshögskolan anser att dels 24 månader är för lång tid, dels skulle öka den administrativa bördan, Vi föredrar därför att om sjukvårdare- ombord utbildningen genomförs inom ett program ledande till behörighet sjukvårdspraktiken bör genomföras inom ordinarie pramtillfälle. Vi föreslår följande lydelse: "...Om utbildningen genomförs inom ett program ledande till behörighet som fartygs- eller maskinbefäl ska sjukvårdspraktiken genomföras inom ordinarie programtillfälle." B) Synpunkter på föreskriftsförslag: Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer 1 kap. 9§ <i>Befälhavare och vaktgående fartygsbefäl som tjänstgör på fartyg med certifikat som förutsätter radioutrustning, ska innehålla följande certifikat och behörigheter..... Befälhavare och vaktgående fartygsbefäl som tjänstgör på fartyg som är utrustade med VHF-radio ska som lägst innehålla ett Short Range Certificate (SRC).</i> Synpunkt Sjöfartshögskolan välkomnar förslaget att anpassa behörighets- och certifikatskraven för radiooperatörer till <i>fartygets tekniska radioutrustning</i> och därmed bl.a förtydliga kravet på innehav av ett SRC. 2 kap. 4§ Förslag: <i>Sjöpersonal som omfattas av kraven i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och som tjänstgör på fartyg i inre fart eller traditionsfartyg, där krav om brandutrustning för rökdykning inte föreskrivs, får i stället för certifikat för grundläggande säkerhet innehålla ett intyg om genomgången godkänd utbildning enligt bilaga 32 eller 32 a i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.</i>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	2 kap. 4b§ TSFS 2011:117	Och 2 kap. 4a§ Förslag: <i>Sjöpersonal som omfattas av kraven i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och som tjänstgör på fartyg i inre fart eller traditionsfartyg, där krav om brandutrustning för rökdykning föreskrivs, får i stället för certifikat för grundläggande säkerhet inneha ett intyg om genomgången godkänd utbildning enligt bilaga 32 a i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.</i> Synpunkter Sjöfartshögskolan välkomnar implementeringen av de nya utbildningsbilagor 32 och 32a som alternativ till bilaga 12 och bifaller möjligheten för Sjöpersonal som omfattas av kraven i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och tjänstgör på fartyg i inre fart eller traditionsfartyg istället för certifikat för grundläggande säkerhet, får innehåutbildnings intyg enligt bilga 32 alt. Bilga 32a 2 kap. 4b§ Förslag: <i>Sjöpersonal som omfattas av kraven i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och som tjänstgör på fartyg som omfattas av 12 kap. 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal får i stället för ett certifikat för grundläggande säkerhet inneha ett intyg över genomgången utbildning enligt bilaga 12 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter. Detta intyg ska ha utfärdats av rederiet i enlighet med bestämmelserna i 12 kap. 6 § TSFS 2011:116</i> Synpunkter Sjöfartshögskolan bifaller förslaget. C) Synpunkter på föreskriftsförslag: Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Synpunkt Anpassningen av de svenska syn- och hörselkraven till STCW- konventionen , Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 och beaktande ILO/WHO riktlinjer om hälsoundersökningar för sjöfolk kommer bidra med en ökad rörlighet för både svenska sjömän och sjömän från EU/ EES, vilket vi anser är positivt. Sjöfartshögskolan avstår från att i övrigt yttra sig om förslaget. Bilagor (hämtas i diariet) Bilaga 1 Linnéuniversitetet;Fakultet för teknik; Sjöfartshögskolan Kursplan: 1FF43I Tillämpad Verkstadsutbildning, 15 högskolepoäng Bilaga 2 Linnéuniversitetet;Fakultet för teknik; Sjöfartshögskolan Kursplan: 2FF321 Tillämpad elteknik,15 högskolepoäng	
Skolverket		Skolverket yttrar sig härmed över remissen om förslag till ändringar i <i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal</i>, <i>Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning</i> samt <i>Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk</i>. Skolverket lämnar synpunkter på de förslag som berör myndighetens ansvarsområden. Skolverkets synpunkter handlar om de föreslagna förändringar som myndigheten ser kan medföra otydlighet och risk för feltolkning för de huvudmän och skolor som ska läsa, förstå och följa de båda myndigheternas föreskrifter i sin utbildningsverksamhet. Skolverkets synpunkter handlar också om nomenklatur och begreppsanvändning i remitterade föreskrifter. Skolverket är övergripande positiv till de	Transportstyrelsen noterar Skolverkets synpunkter rörande nomenklatur. Detta är dock en fråga för hela regelverket. Rörande kostnader stämmer det att dessa kan variera mellan olika typer av aktörer. Rörande skolfartyg har Transportstyrelsens tidigare tolkning varit i linje med den nu förtydligade texten.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		förändringsförslag som avser uppdateringar och förtydliganden. Myndigheten har dock synpunkter när det gäller vissa förslag på de områden som berör Skolverkets ansvarsområden. Synpunkter lämnas mot bakgrund av Skolverkets uppdrag att värna utbildning, utbildningsanordnare och elever i förhållande till de lagar och förordningar som gymnasieskolor generellt är ålagda att följa. Riksrekryterande utbildningar med egna examensmål, 1 där sjöfartsutbildningen är en av flera, behöver därtill följa det som anges i givna beslut för bedrivande av utbildning i enlighet med 5 kap. gymnasieförordningen (2010:2039). Övergripande synpunkter på samtliga tre föreskrifter Skolverkets synpunkter i detta avsnitt berör övergripande om samtliga remitterade föreskrifter. Här berörs nomenklatur och begreppshantering samt konsekvensutredningens bedömning av kostnader. Skolverket vill belysa behovet av konsekvens i benämningen av personer som arbetar till sjöss, med underliggande yrkeskategorier. I remissens tre föreskrifter används begreppen <i>sjöpersonal</i>, <i>sjöfolk</i> och <i>sjömän</i> som övergripande benämningar. I vissa fall benämns underliggande yrkeskategorier såsom <i>befälhavare</i> och <i>vaktgående fartygsbefäl</i>. I föreskriften <i>Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk</i> används benämningen <i>sjöman</i> som underliggande kategori till <i>sjöfolk</i>, vilket då gör sjömän till en underliggande yrkeskategori. Skolverket är medvetet om att benämningarna följer överliggande förordningar men vill ändå belysa detta och föreslå att en översyn görs, inte minst för att det ska bli tydligt för de som är satta att följa dessa föreskrifter. I arbetet med framtagande av styrdokument inom gymnasial ämnesutformning (hädanefter benämnd Gy25) så diskuterades just dessa benämningar. Branschens representanter i rådet för riksrekryterande utbildningar med egna examensmål och de experter som var knutna till arbetet kom fram till att benämningen <i>sjöfolk</i> var mest lämplig. Benämningen <i>sjöpersonal</i> bedömdes som diffus, där även landpersonal inom rederier sades kunna ingå. Benämningen <i>sjömän</i> bedömdes som daterad i sin könskodning av yrkesgrupperna. Benämningen bedömdes inte heller som nödvändig eftersom andra, likvärdiga benämningar fanns att tillgå.	När det gäller övergångsperiod finns en sådan för de uppdaterade utbildningsbilagorna året ut. En längre övergångsperiod kan inte medges eftersom reglerna baseras på internationella krav. Transportstyrelsen noterar vidare att det fortsatt kommer finnas en diskrepans rörande beslutsdatum för Skolverkets respektive Transportstyrelsens beslut, vilket föranleds av de olika regelverken. Transportstyrelsen noterar även Skolverkets kommentar rörande definition av APL respektive ombordförlagd lärande samt ÖFU och undervisning på övningsfartyg. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att använda begreppen APL och ÖFU för de utbildningar som regleras av Skolverket och använda andra begrepp för de utbildningar som inte regleras av Skolverket. Vidare noteras skillnaden i kravbild där Skolverket kräver 75 dagars APL och Transportstyrelsen föreskriver 60 dagar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Skolverket vill vidare vara tydlig med att det i och med Gy25 inte längre finns några <i>kurser</i>, utan att <i>ämnen</i> och <i>nivåer i dessa ämnen</i> ska användas när dessa föreskrifter avses. Skolverket ser att benämningen <i>kurser</i> används i Transportstyrelsens förslag gällande andra utbildningar som ligger utanför Skolverkets ansvarsområden, och myndigheten har där inga synpunkter. Skolverket ser också att det behövs förtydligande definitioner gällande begreppet <i>kursplan</i> så att det framgår för utbildningsanordnare vad som avses. Skolverket vill göra ett förbehåll när det gäller bedömningen av kostnader i konsekvensutredningen. Transportstyrelsen anger risk för ökade kostnader för administration kring ansökningsförfaranden gentemot Transportstyrelsen, för framtagande av nytt utbildningsmaterial, för uppdatering av system för nya kvalitetsnormer samt för ökade personalkostnader som en följd av utökad undervisningstid på grund av ytterligare utbildningsinnehåll. Vissa av dessa kostnader är av engångskaraktär medan andra är mer varaktiga. Skolverket bedömer att kostnaderna för föreslagna förändringar troligen är större än vad som anges i konsekvensutredningen. Vidare bedömer Skolverket att de föreslagna ändringarna kan ge följdverkningar i skolornas organisation som i sin tur kan medföra ytterligare kostnader på sikt, såsom rekryteringsbehov, krav på även annan systemvara samt lokalbehov och schemaläggning. Därtill ser Skolverket att föreslagna förtydliganden av kraven på övningsfartyg kan medföra ökade kostnader för de skolor som har tolkat kraven annorlunda i enlighet med föreskriftens tidigare lydelse. Skolverket vill i sammanhanget lyfta att befintliga gymnasieskolor med sjöfartsutbildning då förväntas kunna hantera de ökade kostnaderna inom ramen för nuvarande ersättning. Samtliga sjöfartsutbildningar fick sina senaste beslut i september 2024 och med dessa en ersättning som beräknats utifrån då rådande förhållanden. Dessa gymnasieskolor drivs också av huvudmän i olika storlek med olika kapacitet att snabbt hantera ökade kostnader. För att underlätta för de skolor som av olika anledning inte har möjlighet att med kort varsel ta höjd för föreslagna förändringar så föreslår Skolverket en generell övergångsperiod. En sådan övergångsperiod skulle, för nuvarande skolor, kunna läggas med bortre gräns vid nästa aktuella ansökan till Skolverket respektive Skolinspektionen. Synpunkter på föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal	Detta beror på att det internationella behörighetskravet är 60 dagar. När det gäller Skolverkets kommentar rörande bilaga 5 a-d vill Transportstyrelsen påpeka att dessa har tagits fram för att ha likvärdigt innehåll som befintliga gymnasieutbildningar. Dessa utbildningar kan dock inte vara knutna till Skolverkets ämnesplaner och koder, eftersom de ska kunna ges av aktörer som inte är godkända av Skolverket. Med anledning av att dessa utbildningsaktörer inte kommer ha Skolverket som huvudman ser Transportstyrelsen ett behov av att styra utbildningen rörande tidsomfattning för de olika utbildningsdelarna. Detta skiljer sig åt, som Skolverket påpekar, mot hur undervisningstid används inom gymnasieskolan. Sammanfattningsvis vill Transportstyrelsen understryka att bilaga 5 a – 5 d inte påverkar de

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	14 kap. 1–3 §§ 14 kap. 2 § 14 kap. 3 §	Transportstyrelsen föreslår förändringar som dels kommer som en följd av Gy25, dels handlar om förtydliganden kopplat till förändringar i internationella överenskommelser. Därtill föreslår Transportstyrelsen ytterligare förtydliganden och förstärkningar av skrivningarna utifrån myndighetens egen behovsbedömning. Skolverket tillstyrker generellt att förändringar görs som följdändringar av Gy25. Skolverket betonar också det positiva i Transportstyrelsens arbete med att kvalitetssäkra dessa utbildningar och utbildningsanordnare. Skolverket ser dock att förtydligande och särskiljande behöver göras för att undvika missförstånd i läsning och tillämpning av Transportstyrelsens föreskrifter kontra de förordningar som utbildningsanordnarna är satt att följa utifrån skolans regelverk. De gymnasieskolor som bedriver sjöfartsutbildning är ålagda att följa skollag och gymnasieförordning samt gällande beslut som riksrekryterande utbildningar med egna examensmål. I remissens föreskrift 14 kap. 1–3 §§ regleras godkännande av kvalitetsnormsystem och godkännande av utbildning. I föreskriften anges att ett godkännande gäller tills vidare samt att Transportstyrelsen får återkalla beslutet om inte samtliga angivna villkor är uppfyllda. I detta sammanhang vill Skolverket framhålla att de riksrekryterande utbildningarna med egna examensmål, 2 där sjöfartsutbildningen är en av flera, bedrivs i enlighet med det beslut som givits efter ansökningsförfarande och godkännande av Skolverket respektive Skolinspektionen.³ Dessa beslut ges för fyra antagningsomgångar vilket betyder att det blir en skillnad i giltighet för de olika myndigheternas beslut. Skolverket ser också att det kan uppstå en diskrepans i utgångspunkterna för ett eventuellt återkallande av beslut. I 14 kap. 2 § regleras organisationen för det arbetsplatsförlagda lärandet inom utbildning på gymnasial nivå inriktad mot sjöfart. I rubriken används begreppet <i>arbetsplatsförlagt lärande</i> och i underliggande skrivning förekommer begreppet <i>ombordförlagd praktik</i> tillsammans med förkortningen APL4 som definieras som: <i>Arbetsplatsförlagt lärande på handelsfartyg som godkänts av Transportstyrelsen</i>. Vidare i 14 kap. 3 § regleras lärarledd undervisning på godkänt övningsfartyg inom utbildning på gymnasial nivå inriktad mot sjöfart med begreppet ÖFU som definieras hos Transportstyrelsen som <i>lärarledd undervisning på övningsfartyg</i>. Skolverket noterar att det inte finns en definition av <i>ombordförlagd praktik</i>. Det finns inte heller en	gymnasieskolor och utbildningar som är godkända av Skolverket.

[illegible]

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	bilagorna 5 a-d	föreskriften. Skolverket vill dels påpeka att inte ämnesplanerna i sin helhet återges utan endast den del som återger centralt innehåll, dels framhålla risken för att Transportstyrelsens föreskrifter snabbt blir daterade vid Skolverkets framtida revideringar. Skolverket föreslår istället en mer övergripande hänvisning som till exempel den lista som finns i bilaga 5 där ämnesnamn och nivå anges i enlighet med Skolverkets föreskrifter. En sådan hänvisning innebär att ämnesplanerna i sin helhet inkluderas för läsaren. Därtill föreslår Skolverket att kursinnehållet i de <i>Certifikatgivande kurser</i>, som anges i bilagorna 5 a-d, istället listas med hänvisning till aktuell ämnesplan där önskat innehåll återfinns. Skolverket förordar att relationen mellan ämnesplanerna och de certifikatgivande kurserna tydliggörs för transparens mellan de olika regelverken, och för tydlighet för de som ska följa dem. Skolverket noterar att <i>nivå</i> inte finns angivet för samtliga ämnen i bilagorna 5 a-d. För ökad tydlighet med hänvisning mellan regelverken så bör detta finnas med. Detta oavsett om givna förslag genomförs, eller om Transportstyrelsen följer Skolverkets förslag med en lista enligt ovan. Skolverket avstyrker förslaget med angivet antal timmar för undervisningsinnehållet i de ämnen som återges med centralt innehåll i bilagorna 5 a-d. För gymnasieskolans utbildningar finns inga timplaner. Utbildningarna omfattas istället av så kallad <i>garanterad undervisningstid</i> vilket för de yrkesprogram som omfattar 2 800 poäng ligger på sammanlagt 2 720 timmar.⁶ Det vilar sedan på huvudmannens ansvar att fördela undervisningstiden så att tillräckligt med tid avsätts för respektive ämne inom ramen för den garanterade undervisningstiden. Det finns visserligen inte något som anger en borte gräns för hur mycket undervisningstid som kan ges utöver den garanterade. Övergripande bedömer dock Skolverket att om 1 200 poäng ska göra anspråk på 2 200 undervisningstimmar så kommer detta att inverka menligt på skolans möjligheter att bedriva kvalitativ undervisning i resterande ämnen som ingår i utbildningen enligt skolans förordningar och enligt givet beslut från skolmyndigheterna. Enligt beräkning ska då 520 timmar av den garanterade undervisningstiden hantera undervisning i ämnen som sammanlagt omfattar 1 600 poäng, inklusive elevens individuella val. Förutom att det inte är i linje med skolans regelverk och riktlinjer så bedömer Skolverket att föreslagen fördelning av undervisningstid riskerar att negativt påverka elevers möjligheter att nå examen. Skolverket bedömer också att det inverkar negativt	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		på skolornas möjlighet att bedriva utbildningen korrekt i enlighet med båda myndigheternas regelverk. Övrigt Skolverket har inga synpunkter på de av Transportstyrelsens övriga förslag som bedöms ligga utanför Skolverkets ansvarsområden. När det gäller förslag som handlar om förtydliganden, rättelser och uppdateringar i Transportstyrelsens eget regelverk och gentemot internationella överenskommelser så vill Skolverket framhålla att detta ses som positivt då det även förväntas påverka tydligheten i det som ingår i Skolverkets ansvarsområden. Skolverket vill också framhålla värdet i och betydelsen av den nära dialog som finns mellan Transportstyrelsen och Skolverket i de frågor som gäller de utbildningar på gymnasial nivå inom sjöfart som Skolverket ansvarar för. Inte minst för att utbildningarnas tillblivelse, upplägg, kvalitet och tillsyn bedöms utifrån nationella regelverk under respektive myndighets mandat där Skolverket är en instans som ska värna eleven och dennas rätt till utbildning.	
Myndigheten för yrkeshögskolan		Myndigheten har inga invändningar mot förslaget i den del som avser nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna genom ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för sjöpersonal (TSFS 2011:116). Det bör samtidigt noteras att Myndigheten för yrkeshögskolan inte gör någon prövning av om utbildningen eller den som ansöker om att få anordna utbildningen uppfyller de regler som gäller inom Transportstyrelsens ansvarsområde. Myndighetens yttrande omfattar inte övriga delar av förslaget då det bedöms att myndigheten inte berörs av dessa.	Transportstyrelsen noterar remissyttrandet från Myndigheten för yrkeshögskolan.
Karlskrona kommun		Karlskrona kommuns kunskapsnämnd tillstyrker i huvudsak förslagen till ändringar av syn- och hörselkrav inom sjöfartsområdet, men lämnar ett antal synpunkter och förtydligandebehov av både innehåll och formuleringar i remissdokumentet. Våra kommentarer avser att stärka tydlighet, logik och användbarhet för både läkare och sökande inom sjöfartsutbildningar samt säkerställa att kravnivåerna är ändamålsenliga ur ett säkerhets- och utbildningsperspektiv.	Transportstyrelsen noterar synpunkterna från Karlskrona kommun. När det gäller kravet om en synskärpa på minst 0,1 på vardera öga är detta ett

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Synpunkter från kunskapsnämnden Karlskrona kommuns kunskapsnämnd välkomnar förslaget till ändrade föreskrifter och ser positivt på att regelverket moderniseras och förtydligas. Särskilt viktig bedöms förändringen som rör lättnader i synkraven för yngre sökande till sjöfartsutbildningar, liksom den föreslagna bedömningen av glasögonstyrkor där +3,0 dioptrier inte längre automatiskt innebär ett underkännande om synskärpan med korrektion i övrigt uppfyller kraven. Detta bedöms ha stor betydelse för rekrytering till utbildningarna. Vad gäller formuleringen om synkravet utan korrektionsglas på sida 2 i tabellen för grupp 1 önskar kunskapsnämnden lyfta att det nya kravet om minst 0, 1 på varje öga utan hjälpmedel, i praktiken innebär en skärpning i förhållande till tidigare krav på 0,2 binokulärt. Syftet med att ställa krav på synskärpa utan synhjälpmedel är rimligen att individen även vid bortfall av glasögon eller linser ska ha en tillräcklig synfunktion av säkerhetsskäl. Ur detta perspektiv framstår ett binokulärt krav som mer ändamålsenligt än krav på varje öga för sig. Om den nya formuleringen är styrd av internationella regelverk bör detta tydliggöras; om inte, bör det övervägas att justera formuleringen så att bedömningen även fortsättningsvis tar fasta på binokulär funktion. Vilken nivå som då är mest lämplig - 0, 1 eller 0,2 - är en fråga som lämpligen avgörs av sakkunniga. I nuvarande text för fotnot 7, där läkaren rekommenderas att utföra vidare undersökning vid synskärpa under 0, 7 på ett öga för att minska risken för oupptäckta ögonsjukdomar, uppfattas detta som behjärtansvärt, även om det likaledes borde resultera i ett godkännande om synkraven i övrigt uppfylls. Då läkarintyget syftar till att bedöma tjänstbarhet snarare än att utreda potentiella framtida sjukdomstillstånd, framstår det som otydligt varför just ögonområdet ska omfattas av en särskild rekommendation som går längre än motsvarande bedömningar för andra medicinska parametrar. Om sjömannen uppfyller synkraven bör eventuella remisser inte påverka bedömningen av tjänstbarhet. Kunskapsnämnden menar därför att fotnoten antingen bör omformuleras i mer återhållsamma termer eller utgå helt för att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan intygsutställande läkare och sjukvården i övrigt.	internationellt krav som bedöms ha mindre inverkan för svenska sjömän. Transportstyrelsen noterar även synpunkten rörande fotnot 7 rörande rekommendation om vidare undersökning. Även detta har sitt ursprung i det internationella regelverket. Rörande kommentaren om konversationsstämma respektive viskstämman i tabellen på bilaga 4 är det så att vid viskstämman får båda öronen användas tillsammans, därav det längre avståndet jämfört med konversationsstämma för det sämre örat. Transportstyrelsen korregerar det påpekade stavfelet. Däremot är användandet av fotnoter i linje med rekommenderade skrivregler.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vidare önskar kunskapsnämnden lyfta en oklarhet i tabellen för hörselkrav på sida 4. Kravet på konversationsstämma anges ha justerats till 3 m/2 m, samtidigt som kravet på viskstämman anges till 3 m. Detta innebär att viskstämman skulle behöva uppfattas på längre avstånd än konversationsstämma, vilket inte bedöms vara logiskt utifrån normala hörselförhållanden. Avslutningsvis önskar kunskapsnämnden lämna några mindre förslag till språkliga och redaktionella justeringar för att förbättra tydligheten. I tabellen på sida 2 förekommer ett stavfel där "vatdera" bör korrigeras till "vardera". Dessutom hänvisar fotnot 5 och 6 till samma text som fotnot 4. För att undvika dubbleringar och onödigt komplexitet föreslås att fotnot 4 används samlat där den är relevant, och att numreringen därmed justeras för ökad läsbarhet.	
Socialstyrelsen		Socialstyrelsens yttrande utgår från myndighetens verksamhetsområde. Socialstyrelsen har inga synpunkter på förslagen.	Transportstyrelsen noterar Socialstyrelsens remissyttrande.
Ålands sjösäkerhetscentrum		Remissvar TFS 2024-108 Av Ålands Sjösäkerhetscentrum "ASA Safety Center" Synpunkter på bilaga 27 punkt 2.3 personella resurser sista stycket Det är oklart i vilken omfattning pedagogisk erfarenhet skall vara tillräcklig, innebär det pedagogisk utbildning och till vilken nivå? Samt vad innebär erfarenhet av att undervisa i praktiken? Synpunkter på förändringar i krav på kort kurser TSFS 2011:116 Beaktande Survival Craft and Rescue Boats other than fast rescue boats, Basic Safety Training, Advance Fire Fighting och Fast Rescue Boats, grundkurser och fortbildningar. Den förändring som föreslås i både tidsaspekter och lärande fördelning vid användande av E-Learning, är inte förenlig med dagens verksamhet vid Ålands Sjösäkerhetscentrum i flertalet ändringsförslag. Utbildarna har med utveckling av E-Learning, idag olika förutsättningar även olika typer av praktisk utrustning spelar roll i fördelningen av de praktiska övningarna kontra teoretiska	Transportstyrelsen noterar synpunkterna från Ålands sjösäkerhetscentrum. När det gäller utbildningsnivå och erfarenhet har Transportstyrelsen valt att inte detaljreglera detta. Vad som är tillräckligt för att säkerställa en kvalitativ utbildning behöver dock beskrivas i respektive utbildningsanordnares kvalitetssystem och kunna kontrolleras vid tillsyn. Beträffande Ålands synpunkter om e-learning bedömer Transportstyrelsen att detta kan tillämpas och rymmas inom de delar som kan bedrivas på distans. När

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		föreläsningar. Därför innan tidsaspekter och E-Learning krav fastställs föreslår jag att det görs en granskning i samtliga arrangörers upplägg och om möjligt göra en värdering på helheten istället för att stipulera tidsåtgång. Slutord I övrigt är mycket av förändringarna goda men tas förslaget genom, gällande tider och E-Learning i sin helhet, kommer det för oss innebära stora förändringar på kort tid, som kommer kräva ökade resurser.	det gäller regleringen av tidsåtgång bedömer Transportstyrelsen att det är nödvändigt för att uppnå en tillräcklig och likvärdig nivå mellan utbildningsanordnare.
Arbetsförmedlingen		Arbetsförmedlingen har inga synpunkter gällande förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk	Transportstyrelsen noterar Arbetsförmedlingens remissvar.
Destination Gotland	bilaga 27	Destination Gotlands utbildningsverksamhet har tagit del av remissmaterialet och lämnar härmed följande synpunkter: Tydliggöranden i regelverket Vi välkomnar de tydliggöranden och preciserade lärandemål som införts i utbildningarna. Dessa bidrar till en mer lättbegriplig och överskådlig föreskrift. Uppdateringar av bilaga 27 De föreslagna uppdateringarna av bilaga 27 är mycket positiva. Förändringarna bedöms underlätta det löpande arbetet både för oss som ansvarar för kvalitetshandboken och för interna samt externa revisorer. Ändrat krav avseende sjötid vid förnyelse av certifikat Ändringen av kravet på dokumenterad sjötid vid förnyelse av berörda certifikat är ett välkommet förslag. Detta innebär en minskad administrativ arbetsbörda och reducerar samtidigt den	Transportstyrelsen noterar Destination Gotlands remissvar. Transportstyrelsen har valt att inte detaljreglera en utbildningsdags längd, istället bedöms den föreslagna målbaserade regleringen uppnå samma syfte, d.v.s. att en utbildningsdag ska hålla en hög kvalitet.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		förvirring som tidigare funnits hos kursdeltagare kring varför utbildningssamordnare behövt samla in sjötidsunderlag, trots att certifikaten utfärdas av Transportstyrelsen. Maximalt antal utbildningstimmar per dag Vi ser även positivt på att Transportstyrelsen valt att frånga det tidigare förslaget om ett fastställt maxtak på 8 timmar för antal utbildningstimmar per dag. En sådan begränsning hade inneburit betydande logistiska och praktiska utmaningar för utbildningssamordnare verksamma i områden med begränsade transportmöjligheter, exempelvis på öar. Samtidigt vill vi framhålla att formuleringen <i>"En utbildningsdags tidsomfattning får inte inverka negativt på utbildningens kvalitet."</i> upplevs som otydlig och svårtolkad. Den innebär i praktiken ingen tydlig förändring jämfört med nuvarande föreskrifter, och vi ser gärna en mer konkret och vägledande formulering för att undvika framtida oklarheter. Destination Gotlands utbildningsverksamhet ställer sig i huvudsak positiv till de föreslagna ändringarna och bedömer att de kommer att bidra till ett mer tydligt, ändamålsenligt och administrativt hanterbart regelverk.	
Sjöbefälsföreningen		Angående att det införs nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna. STCW ställer inga grundläggande högskoleförberedande krav. Detta kan innebära såsom Transportstyrelsen föreslår att en karriärväxling i vuxen ålder till manskapsbehörighet kan leda till att dessa individer inte kan vidareutbilda sig till fartygsbefäl om de innan karriärväxlingen inte innehar en gymnasial högskoleförberedande utbildning. Transportstyrelsens förslag saknar därav en konsekvensanalys och dess bedömning vad detta kan innebära på sikt för de vuxna som genomför en karriärväxling senare i sitt yrkesverksamma liv. Föreslår därav att denna del i utreds ytterligare för att utröna dess effekter på lång sikt genom en förnyad remissrunda innan ev. beslut genomförs av Transportstyrelsen.	Transportstyrelsen noterar Sjöbefälsföreningens synpunkter. När det gäller de nya möjligheterna att utbilda sig till manskapsutbildningar och därmed karriärväxla i vuxen ålder är Transportstyrelsen medveten om att de nya utbildningarna inte kommer att vara högskoleförberedande. Syftet med en yrkesutbildning är att möjliggöra för den som inte har någon tidigare utbildning att ta sig in i yrket. Den finns dock inget som

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Angående att det införs nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg. Inga invändningar då detta innebär en harmonisering utifrån en enhetlig gemensam utbildningsplattform, vilket torde vara bättre jmf mot dagens enskilda rederiutbildning. Angående att förnyelsekraven för certifikat förenklas genom att ta bort kravet om tre månaders sjö tjänstgöring för att kunna gå fortbildningskurs. Transportstyrelsens förslag saknar en analys om vilka effekter detta ger utifrån ett kvalitetsperspektiv, genom att ta bort tremånadersregeln. Förslaget tycks endast baseras på administrativa och ekonomiska incitament utifrån ett perspektiv, istället för vad förslaget innebär utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv kopplat till de ansvars- och arbetsuppgifter som den enskilde sjömannen har ombord. Vidare gör Transportstyrelsen bedömningen att 10 år är en gräns som utgör skillnaden att antingen genomföra en fortbildningskurs alt. grundläggande kurs. Det saknas en faktabaserad analys varför Transportstyrelsen just gör bedömningen att 10 år är en skälig gräns. Det ska även nämnas att fartyg i inre fart främst transporterar passagerare. Föreslår därav att denna del utreds ytterligare för att utvärdera dess effekter på lång sikt (effekter kopplade till sjösäkerheten och den enskilde sjömannens ansvar mm) genom en förnyad remissrunda innan ev. beslut genomförs av Transportstyrelsen. Angående att ändringar görs i utbildningsbilagor för att uppfylla internationella krav och för att förtydliga kravbilderna. Inga invändningar då detta torde innebära en harmonisering av att utbildningarna uppfyller internationella krav och ett förtydligande av kravbilderna bl.a. gällande lärandemål och examinationskrav. Angående att krav gällande simulatorstandarder införs i enlighet med STCW1.	hindrar att den som vill läsa vidare läser de ytterligare kurser som krävs för att komma in på högskolan precis som tidigare. Transportstyrelsen reglerar dock inte högskolornas intagningskrav. När det gäller borttagningen av tremånadersregeln har Transportstyrelsen bedömt att sjösäkerheten bibehålls genom att vissa moment och tidsomfattning har lagts till och utökats i säkerhetskurserna. När det gäller den 10 års-gräns som Sjöbefälsföreningen omnämner gäller denna sannolikt gränsen för att behöva söka om ett beslut om kompletterande utbildning istället för att en behörighetsförlängande utbildning vid ansökan om förnyelse om fartygs- och maskinbefälsbehörigheter. För certifikat där tremånadersregeln tas bort finns ingen bortre gräns för hur gammal en grundutbildning kan vara för att kunna gå en fortbildningskurs. Dock ska den tidigare kursens innehåll vara relevant.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	bilaga 27,	Inga invändningar då detta torde innebära att säkerställa att Sverige följer simulatorstandarder i enlighet med internationella krav samt att införa regler som syftar till att utbildning med hjälp av simulatorer sker under styrda förhållanden. Angående uppdatering av bilaga 27, system för kvalitetsnormer uppdateras. Inga invändningar då detta torde innebära att göra kravbilderna tydligare över vad som ska ingå i utbildningsanordnarens system för kvalitetsnormer. Angående att syn- och hörselkrav uppdateras i enlighet med STCW. Förslaget tar inte hänsyn till de som idag har ev. undantag. Vad innebär detta för dem? Om dessa krav skärps, kan detta då leda till någon form av uppsägning, dels för dem som redan har undantag och dels för dem som framöver skulle ev. behöva ett undantag för att kunna tjänstgöra ombord. Föreslår att Transportstyrelsen utreder vilka ev. konsekvenser detta kan innebära för dem som idag har undantag och ev. för dem som skulle behöva undantag framöver. I övrigt: Generellt är det ett problem att rederierna själva får utföra utbildning i grundläggande säkerhet. Det öppnar upp för otillräcklig utbildning och övning.	De förslag rörande ändringar i syn- och hörselkrav är i stora drag lättnader och kommer sannolikt inte påverka svenska sjömän negativt eller påverka möjligheter till dispens. Transportstyrelsen noterar även Sjöbefälsföreningen synpunkt om redares möjlighet att själva utbilda grundläggande säkerhet inte fart.
Öckerö Maritime Center, ÖMC	del D i bilaga 13,	Angående TSF-2024-108 1. Svårt att kräva 70 % svarsfrekvens på kursutvärderingarna. Om detta skall fungera så måste det ingå i kursens totala tid efter varje moment 2. Varför är genomförbart med 100 % digitala förstudier del D i bilaga 13 i de nya delarna angående sexuella trakasserier etc. men inte på bilaga 12 del D. Där är det endast tillåtet med 50% digitala förstudier	Transportstyrelsen justerar föreskriftsförslaget med anledning av ÖMC och andra remissinstansers synpunkter rörande svarsfrekvens på kursutvärderingar. I stället för ett fast krav om en svarsfrekvens på minst 70 % ska

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	bilaga 12 del D.	Det är samma innehåll och tid som skall avhandlas! Tillåt 100 % förstudier 3. Lärandemålen som ni beskriver står i kolumn 2 i STCW I kolumn 3 beskrivs hur det skall genomföras praktiskt det är inte lärandemål. 4. I det tidigare intyget som beskriver redares möjlighet att utbilda sin egen personal står det att deltagarna skall genomföra både Grundläggande säkerhetsutbildning, säkerhet på passagerare fartyg och ro-ro-passagerarfartyg, utbildning i passagerare säkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet. Om deltagarna skall få ett intyg enligt bilaga 32 så kommer dessa moment inte att ingå, Hur skall deltagarna erhålla denna utbildning? 5. Ange gärna lärandemål med detaljstyr inte timmarna.	utbildningsanordnaren arbeta för att uppnå en sådan svarsfrekvens. Transportstyrelsen bedömer att det i grundkursen, bilaga 12 finns behov av att del D behandlas under ledning av en lärare p.g.a. inga tidigare förkunskaper. Transportstyrelsen noterar ÖMC:s synpunkter rörande kolumn 2 och 3 i STCW-koden. Koden är dock inte konsekvent och direkt översättningsbar för att föreskriva konkreta svenska lärandemål. Kolumn 3 anger sättet att visa kunskap och Transportstyrelsen har valt att arbeta in dessa krav i lärandemålen fördelat på praktiskt eller teoretisk examination. Det har inte skett någon förändring rörande redarens möjlighet att utbilda själv. Således kan rederiet fortsätta utbilda själv i alla eller vissa av dessa utbildningar, alternativt gå dem hos en godkänd utbildningsanordnare.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Transportstyrelsen ser ett behov att reglera både lärandemål och tid för att uppnå en kvalitativ och likvärdig utbildning mellan olika utbildningsaktörer.
Försvarmakten		Försvarmaktens har lämnats möjlighet att lämna ett svar avseende Transportstyrelsens (TS) föreslagna ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:117) om läkarintyg för sjöfolk. Försvarmakten har inget att erinra mot de föreslagna ändringarna.	Transportstyrelsen noterar Försvarmaktens remissynpunkter.
Chalmers	I bilaga 27, punkt 4.3	Chalmers tekniska högskola är i princip positiva till föreslagna ändringar men har följande kommentarer/önskemål: 1. I bilaga 27, punkt 4.3 Kursutvärderingar, står att "utbildningsanordnaren ska ha en svarsfrekvens på minst 70% per certifikatsgrundande kurs". Vad händer om en kurs har lägre svarsfrekvens? Blir en kurs ogiltig om två av tre deltagare svarar på kursutvärderingen? Självklart ska utbildningsanordnaren ha rutiner för kursutvärderingar, i föreskriften kan också nämnas att utbildningsanordnaren bör arbeta på att ha så hög svarsfrekvens som möjligt, men det går inte, enligt oss, att föreskriva om en minsta andel av deltagarna som måste svara. 2. När kraven från tabellerna i STCW-koden implementeras i svenska föreskrifter och kursplaner (innehåll och examination) är det viktigt att särskilja de olika kolumnernas innehåll så de inte blandas. I kolumn 2 ("Knowledge, understanding and proficiency") finns lärandemål, i kolumn 3 ("Methods for demonstrating competence") finns godkända metoder för examination och i kolumn 4 ("Criteria for evaluating competence") finns kriterier för nivå/innehåll i examination. 3. I utbildningsbilagorna i TSFS 2011:116 styrs kurser både i tid och med detaljerade lärandemål. Chalmers tycker generellt att styrning på lärandemål är ett lämpligt sätt att styra innehållet i kurser snarare än att ge omfattning i tid för varje moment.	Transportstyrelsen noterar Chalmers synpunkter på de föreslagna föreskriftsändringarna. Transportstyrelsen justerar föreskriftsförslaget med anledning av Chalmers och andra remissinstansers synpunkter rörande svarsfrekvens på kursutvärderingar. Istället för ett fast krav om en svarsfrekvens på minst 70 % ska utbildningsanordnaren arbeta för att uppnå en sådan svarsfrekvens. Transportstyrelsen noterar Chalmers synpunkter rörande kolumn 2 och 3 i STCW-koden. Koden är dock inte

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 kap. 20 § 4 a–c.	En annan del som enligt vår bedömning bör justeras i kommande revision av föreskriften, för att bättre harmonisera med högskolepedagogiska principer, är 9 kap. 20 § 4 a–c. Examination inom högskola och universitet är genomgående målstyrd, vilket innebär att bedömning sker utifrån fastställda lärandemål snarare än utifrån tidsaspekt. Mot denna bakgrund vore det önskvärt att även kraven avseende el-, motor- och verkstadsmoment utformas som målstyrda i syfte att skapa ökad samstämmighet med hur examination normalt regleras och tillämpas inom högre utbildning.	konsekvent och direkt översättningsbar för att föreskriva konkreta svenska lärandemål. Kolumn 3 anger sättet att visa kunskap och Transportstyrelsen har valt att arbeta in dessa krav i lärandemålen fördelat på praktiskt eller teoretisk examination. Transportstyrelsen ser ett behov att reglera både lärandemål och tid för att uppnå en kvalitativ och likvärdig utbildning mellan olika utbildningsaktörer. Transportstyrelsen noterar Chalmers synpunkter rörande el- och verkstadsteknik. Dessa regler har dock inte behandlats i detta föreskriftsförslag.
Stiftelsen svenska kryssarklubbens seglarskola		Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskola (organisationsnummer 857203-9660) har tagit del av remissen avseende förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning för sjöpersonal (TSFS 2011:116), föreskrifter om bemanning (TSFS 2010:102) samt föreskrifter om läkarintyg för sjöfolk (TSFS 2011:117). Synpunkter: Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskola har inget att invända mot Transportstyrelsens förslag till ändrade föreskrifter TSFS 2011:116, TSFS 2010:102 och TSFS 2011:117, och lämnar därför inga särskilda synpunkter i detta remissyttrande. Vi ser att de nya föreskrifterna innebär lättnader för traditionsfartyg som är mycket positiva för att kunna fortsätta att ideellt bemanna våra fartyg.	Transportstyrelsen noterar remissyttrandet från stiftelsen svenska kryssarklubbens seglarskola.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöstridsskolan		Remissunderlaget kom SSS till kännedom via mail 2026-01-16 och med anledning av kort svarstid har SSS tagit del av synpunkter från Svensk Sjöfart och Marinstaben på föreslagna förändringar enligt TSF 2024-108. Enligt direktiv från Marinstaben har SSS fokuserat på föreslagna förändringar i Bilaga 27. SSS ställer sig bakom de synpunkter som Svensk Sjöfart och Marinstaben har uttryckt i sina svar. Avseende Bilaga 27 har SSS inget att erinra och ställer oss positiva till förslaget.	Transportstyrelsen noterar Sjöstridsskolans remissyttrande.
Sveriges segelfartygsförbund		Sveriges Segelfartygsförbunds utbildnings- och certifikatsgrupp har läst igenom er remiss gällande "Remiss av förslag till ändringar i föreskrifter om utbildning för sjöpersonal (TSFS 2011:116), om bemanning (TSFS 2010:102) samt om läkarintyg för sjöfolk (TSFS 2011:117)", och vi anser att den ser ut som förväntat. Med detta sagt vill vi bifalla remissen.	Transportstyrelsen noterar remissyttrandet från Sveriges segelfartygsförbund.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Safety- och Navigationsgruppen		Safetygruppen & Navigationsgruppen välkomnar att Sverige anpassar regelverket till STCW-konventionen och dess kod. Vi ser positivt på flera delar av förslaget, men har synpunkter på införandet av svenska särkrav och styrning av utbildningsformer vilka riskerar att förlänga utbildningstiden och försvåra genomförandet. Vi vill särskilt betona vikten av att Transportstyrelsen undviker att införa svenska särkrav som avviker från det som anges i STCW-konventionen. Särkrav riskerar att göra utbildningarna både längre och mer resurskrävande att genomföra, vilket på sikt kan minska Sveriges konkurrenskraft som sjöfartsnation. Exempelvis innehåller utbildningsbilagorna både lärande- och kunskapsmål, tidsstyrning samt reglering av lärandeform genom att förordna procentuell andel som får genomföras med distansstudier, vilket inte återfinns i STCW-koden. Vi rekommenderar således Transportstyrelsen att välja mellan tidsstyrning av utbildningsinnehåll eller styrning på lärandemål. Vidare ser vi det som avgörande att Transportstyrelsen ger utbildningsanordnarna handlingsutrymme avseende fördelningen mellan distans- och platsförlagt lärande, baserat på pedagogiska överväganden. Det finns goda skäl att möjliggöra varierade lärformer och studietakt för att uppnå bästa möjliga kunskapsinhämtning, då individer har olika förutsättningar att ta till sig kunskap. Ur ett kvalitetsperspektiv är en strikt uppdelning mellan förstudier och platsbunden undervisning inte längre i takt med dagens pedagogiska metoder och tekniska möjligheter. Handlingsutrymme för utbildningsanordnare bör även inkludera Bilaga 27a där vi anser att kravet på att simulera specifika delar som tidvattenströmmar och strömmar bör tas bort då en radarsimulator kan användas i utbildningen Fartygsbefälsexamen klass VIII där det inte finns krav på tidvatten eller ström. Att styra kravet på simulatorn högre än utbildningsmålet gör simulatorn onödigt kostsam för funktioner som ej behövs. Även kravet på att det ska vara minst 20 fartyg som radarmål är ej i nivå med Fartygsbefälsexamen klass VIII och bör därför tas bort. Slutligen uppmanar vi Transportstyrelsen att säkerställa att vanligt förekommande kombinationskurser kan genomföras inom ramen för fem dagar. Att möjliggöra för teoretiska moment som genomförs helt eller delvis på distans är en ändamålsenlig lösning för att bedriva utbildningarna effektivt och med hög kvalitet. Principiellt bör även en tydlig åtskillnad göras mellan innehållet i utbildningsbilagor kopplade till enskilda certifikat och hur utbildningsanordnare utformar kursinnehåll. En och samma kurs kan med fördel leda till flera utbildningsintyg och certifikat genom att moment som förekommer i flera utbildningar får tillgodoräknas. Sammantaget tillstyrker vi remissyttrandet från Svensk Sjöfart i sin helhet och rekommenderar att Transportstyrelsen reviderar förslaget innan beslut fattas, med hänsyn till ovanstående synpunkter.	Transportstyrelsen noterar Safety- och Navigationsgruppens remissyttrande. När det gäller tid och lärandemål ser Transportstyrelsen ett behov att reglera både lärandemål och tid för att uppnå en kvalitativ och likvärdig utbildning mellan olika utbildningsaktörer. STCW reglerar inte utbildningars omfattning i antal timmar. Däremot finns stödmaterial från IMO i form av modellkurser där timmar och lärandemål anges. Generellt ligger Sverige i linje eller i underkant jämfört med de rekommendationer som finns i modellkurser. Således bedöms att angivandet av utbildningars omfattning inte är ett särkrav i sig. I föreskriftsförslagets 14 kap. 4§ anges att tillämpliga krav enligt bilaga 27a ska uppfyllas. För STCW-utbildningar innebär detta praktiskt sett att alla krav ska uppfyllas. För andra utbildningar där simulator används, exempelvis fartygsbefäl klass VIII utbildningen, kan vissa krav som inte är relevanta

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			undantas vid tillämpningen av bilaga 27 a. För att upprätthålla en jämn och hög kvalitet på utbildningarna ser Transportstyrelsen att Det finns ett behov av en styrning av lärandemål samt vilket innehåll som kan bedrivas på distans respektive lärarlett. Det kommer fortsatt vara möjligt att ansöka om att bedriva kombinationskurser under förutsättning att utbildningsanordnaren kan redogöra för hur kurserna ska kombineras och samtidigt uppfylla lärandemålen.
Skärgårdsredarna		Vi har tagit del av remissen, övergripande tycker vi att det är positivt att Transportstyrelsen vill harmonisera med STCW-krav samt att det öppnas upp för en nationellt godkänd utbildning i Grundläggande säkerhet inre fart som alternativ till den rederispecifika. Vi ser positivt på att det kommer att finnas en generisk utbildning i grundläggande säkerhet inre fart då detta kommer att underlätta för både rederier och sjöpersonal att arbeta på olika rederier samt att man då höjer den generella standarden för utbildningen. Nedan finns föreningens kommentarer.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		- I konsekvensanalys 1.5 Hänvisas till Grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety) och krav i bilaga 12 & 13. Här har vi ingen åsikt så länge de gäller just Basic Safety och inte Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart. Vi anser att det internationella namnet 'Basic Safety' skall användas för att undvika att blanda ihop Grundläggande säkerhet och Grundläggande säkerhet inre fart. - I konsekvensanalysen 3.3.3 står det att det införs en alternativ form av generisk inre farts utbildning. Det är viktigt att det just blir en alternativ form och att den rederispecifika grundläggande utbildningen inre fart fortfarande är möjlig för rederier där detta lämpar sig bäst. - I kap 12 §11 fastställer man att Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart skall bedrivas av godkänd utbildare enligt bilaga 32. Innehållet i bilaga 32 är i grunden bra då det till exempel ej krävs specifika vattenmoment såsom vändning av flotta i överlevnadsdräkt vilket ej anses nödvändigt i inre fart. Däremot ser vi exempel i bilaga 32 att lärandemålen är högre ställda än kursplanens utformning. Bilaga 32 kräver också examination av tre utbildningsdelar, något som ej görs idag. - Eftersom möjligheten enligt kap. 12 § 6 fortfarande finns för rederiet att själva bedriva utbildningar enligt bilaga 12,13,21,22 (Basic Safety & passagerarsäkerhet) i egen regi och kraven i Grundläggande säkerhetsutbildning inre fart enligt bilaga 32 sätts så högt kan det medföra att rederierna väljer att bedriva utbildning i egen regi och nyttan med en gemensam godkänd utbildning går då förlorad. Vi anser att även bilaga 32 skall innefattas och fortsatt vara möjlig för rederierna att genomföra i egen regi. Vid utbildning i egen regi bör man dock kunna påvisa hur utbildningen genomförts. - Revidering av Radio certifikat ser vi som positivt för att efterspegla gällande lagkrav för fartyg i nationell fart.	Transportstyrelsen noterar Skärgårdsredarnas remissynpunkter. Vad gäller utbildningsinnehållet i bilaga 32 behöver man läsa momenten och lärandemålen tillsammans för att ha en korrekt bild av vad som ska genomföras på kursen. Kursen enligt bilaga 32 innehåller specifika vattenmoment, vilket förtydligas genom lärandemålen. Kravet om övningar i vatten finns redan enligt dagens bilaga 12, dock har detta förtydligats genom föreskriftsförslagets lärandemål. Detta innebär att de rederier som har fartyg med livflotte fortsatt ska genomföra de vattenmoment som föreskrivs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Positivt att kraven för läkarintyg tydligare anpassas till olika befattningar. Samtidigt kan konstateras att sjömän med begränsat färgseende, som därmed inte uppfyller kraven för vissa däcksbefattningar såsom utkik, i dag riskerar att helt uteslutas från tjänstgöring i säkerhetsbesättningen. På fartyg med flera däcksbefattningar bör regelverket ge möjlighet att mönstra sjömän med begränsat färgseende i andra funktioner inom säkerhetsbesättningen, där uppgifter som kräver färgseende inte ingår. En sådan differentiering skulle möjliggöra ett mer proportionerligt utnyttjande av kompetens utan att äventyra säkerheten.	Det har inte skett någon förändring i kraven för färgsinne. För att ingå i däck-säkerhetsbesättning krävs fortsatt ett fullgott färgsinne, alternativt dispens för detta.
SEKO Sjöfolk		Seko sjöfolk har gått igenom de föreslagna förändringarna och vill lämna följande synpunkter. Förtydliganden i utbildningsbilagorna om grundläggande säkerhetsutbildning SEKO sjöfolk ser med oro på hur förtydligandena i utbildningsbilagorna 12 och 13 rörande utbildningsmoment att vända en livflotte kommer att påverka sjömännen. Det är i dagsläget svårt att få en överblick av hur utbildningsmomenten historiskt genomförts hos de olika utbildningsanordnarna, då det inte varit detaljreglerat i de svenska föreskrifterna. Det finns inget nämnt om detta i konsekvensanalysen och det finns heller inget nämnt huruvida enskilda sjömän kan komma att drabbas om man inte kan genomföra utbildningsmomentet. Vi anser att risken är överhängande att flera sjömän framgent inte kommer klara momentet, med konsekvensen att man sannolikt inte kan fortsätta sin tjänstgöring ombord. Samma risker finns även med utbildningsmomentet hopp i vatten med flytväst och överlevnadsdräkt från höjd. Många fartyg har idag andra livräddningssystem än konventionella vändningsbara livflottar. Flera rederier använder sig idag av självvänderande flottar i stället, och frågan vi ställer oss är då om besättningen historiskt övat på att vända flottar. Arbetsmiljölagen reglerar att arbetsgivaren ska anpassa förhållandena efter den enskildes förutsättningar och att man ska följa den tekniska utvecklingen i samhället. Det vill säga, finns det bättre livräddningsutrustning i form av självvänderande livflottar eller andra bättre livräddningssystem så ska man använda dem. Frågan om	Transportstyrelsen noterar synpunkterna från SEKO Sjöfolk. Beträffande kravet om att vända en livflotte och att hoppa från hög höjd är internationella krav som funnits länge. Kravet har även funnits sedan tidigare i svensk föreskrift, vilket nu förtydligas ytterligare genom införande av lärandemål. Transportstyrelsens uppfattning är att befintliga utbildningar redan innehåller dessa moment. Utbildningen och certifikatet för grundläggande säkerhet är generisk och

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		att kunna vända en flotte i vatten blir då delvis onödig speciellt om den utrustningen inte finns ombord. När det gäller inre fart är flottarna oftast spegelvända utan tak vilket gör att de inte behöver kunna vändas. Däremot finns krav på att man ska kunna vända flotte i bilaga 32. Dessa förtydliganden riskerar därmed att leda till att vissa besättningsmän inte kommer kunna arbeta kvar ombord. De sjömän som därutöver behöver certifikat för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar får vända flotte på båda kurserna. Vi hade gärna sett någon möjlighet för sjömannen att arbeta kvar ombord om man inte klarar det specifika utbildningsmomentet exempelvis genom en dispens eller liknande. Rörande uppdatering av Syn- och hörselkrav enligt STCW När det gäller Synkraven har Seko sjöfolk förståelse för att de olika kravnivåerna mellan STCW och nationell standard kan skapa problem. Mot bakgrund av att den marginella sänkningen i kraven anser vi att det inte kommer påverka sjömännen i någon större omfattning. Vi noterade dock att man enligt fotnot 7 i synkravs- tabellen, att man rekommenderar att genomgå undersökning för ögonsjukdom om synen på ena ögat understiger 0,7 dioptrier vilket vi i grunden tycker är bra. Vid upptäckt av sjukdom anser vi dock att det viktigt att läkaren faktiskt beaktar sannolikheten för att man kommer att utveckla ett försämrat tillstånd under läkarintygets giltighetstid vilket inte alltid utförs. Detta framgår också i ILO Guidelines on the medical examinations of seafarers Part I, IV. Vi undrar om detta också rekommenderas för synundersökningar i inre fart? När det kommer till STCW-harmoniseringen av hörseln är det svårt att avgöra konsekvensen av kravändringen i viskningstestet från 1 m till 3 m. Man kan anta att många sjömän har bullerskador på hörseln på grund av långvarig exponering för buller och i vissa fall hörselnedsättningar på grund av kemikalier (ototoxiska ämnen). Generellt innebär exponering för ototoxiska ämnen en ökad risk för hörselskada, försämrade hörrösklar och sämre taluppfattning.	kan inte anpassa efter olika typer av utrustning på olika fartyg. Innehållet i utbildningen och att samtliga i säkerhetsbesättningen ska inneha certifikat har sin grund i internationella krav. Det finns därmed inte möjlighet att anpassa utbildningen för olika personer som ska ha certifikatet. Transportstyrelsen noterar SEKO Sjöfolks synpunkter rörande syn- och hörselkrav. Samma regler för syn och hörsel gäller i inre fart. Transportstyrelsen konstaterar att det blir en viss skärpning i kravet gällande viskstämman och avstånd. Dock gäller kravet rörande viskstämman att båda öronen får användas samtidigt istället

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Risken är därmed att sjömän som år efter år klarat viskningskravet på 1 m med hörselnedsättning/tinnitus och som fungerat bra i vardagen inte klarar det nya viskningstestet på 3 meter. Sjömännen behöver därmed då försöka ansöka om dispens för att fortsatt kunna arbeta ombord med en ökad belastning på Transportstyrelsen som följd. Kraven i den här delen i STCW får vad vi förstår sättas av myndigheten, då det framgår att det är rekommendationer i STCW och Medical Guidelines ILO. Mot bakgrund av att Sverige under en längre tid haft kravet 1 m och att det inte uppfattats som ett problem så föreslår vi att 1-metersgränsen fortsatt ska vara gällande. Övriga föreslagna gränser är sänkningar av kraven och påverkar inte sjömännen i samma omfattning. Utbildningslängd grundläggande säkerhet Vi noterar även att utbildningslängden i grundläggande säkerhet förlängs med 4 h för att få in nya utbildningsmoment. Detta gör att kostnaderna för sjömän som betalar utbildningen själva ökar vilket inte är optimalt och kan göra att attraktionen för yrket minskar.	som idag, när öronen ska testas var för sig. Transportstyrelsen förtydligar detta efter SEKO:s remissynpunkt. Det bör även noteras att Transportstyrelsen föreslår att helt ta bort kravet om viskstämna för maskinpersonal. Transportstyrelsen bedömer att kraven som följer de internationella riktlinjerna får begränsad effekt för svenska sjömän, dock kan det leda till ett fåtal ytterligare dispensansökningar. Transportstyrelsen noterar SEKO Sjöfolks kommentar om utbildningskostnad, vilket även har belysts i konsekvensutredningen. De nya utbildningsmomenten är dock föranledda av internationella krav.
Sveriges navigationsutbildare		Branschföreningen Sveriges Navigationsutbildare är en förening som representerar 16 utbildningsföretag i Sverige och vi växer.	Transportstyrelsen noterar remissynpunkterna från Sveriges Navigationsutbildare.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Sveriges Navigationsutbildare är positiva till att Sverige anpassar sitt regelverk efter STCW-koden. Vi är positiva till flera delar men ifrågasätter de svenska särkraven och styrningen av utbildningar. Det finns en uppenbar risk att utfallet leder till förlängd utbildningstid på plats med en försämrad effektivitet utan att deltagaren får en bättre utbildning. Vi anser att både styrning av tid och lärande-/kunskapsmål går emot varandra och uppmanar Transportstyrelsen att välja en av dessa. Styrning av lärandeform i procentuella andelar återfinns ej i STCW-koden och leder till mer resurskrävande utbildningar och därmed ett högre pris för den enskilde sjömannen och svensk utbildning blir mindre konkurrenskraftig då vi får olika förutsättningar i Sverige för samma certifikat utomlands. Det finns en uppenbar risk att det blir konkurrenshämmande mot övriga EU-länder. Vi noterar att kraven på en simulator är satta generellt över alla utbildningar. Här blir det för höga krav och därmed kostsamt om en utbildare endast avser använda en simulator i en lägre utbildning som exempelvis Fartygsbefälsexamen klass VIII. Kravet i Bilaga 27a om att radarsimulator skall ha specifika funktioner som ström, tidvatten och minst 20 radarmål gör radarsimulatoren för kostsam och därmed väljs bort för de lägre utbildningarna vilket ger en försämrad möjlighet till en pedagogisk inlärningsmetod. Vi anser att dessa krav skall tas bort eller anpassas. Vi noterar att inga ändringar görs i bilaga 3 och 4. Vi deltar gärna aktivt i ett arbete med att modernisera kraven för FBVIII och MBVIII avseende omfattning, teknik, tid och förutsättningar. Antingen genom ett samverkansprojekt med Transportstyrelsen eller genom att vi besvarar en fråga ifrån Transportstyrelsen med våra konkreta förslag. Vi uppmanar Transportstyrelsen att säkerställa att kombinationskurser fortsatt kan genomföras effektivt på 5-dagars period. Flertalet moment är identiska i olika utbildningsintyg och certifikat och bör därför kunna tillgodoräknas.	När det gäller tid och lärandemål ser Transportstyrelsen ett behov att reglera både lärandemål och tid för att uppnå en kvalitativ och likvärdig utbildning mellan olika utbildningsaktörer. STCW reglerar inte utbildningars omfattning i antal timmar. Däremot finns stödmaterial från IMO i form av modellkurser där timmar och lärandemål anges. Generellt ligger Sverige i linje eller i underkant jämfört med de rekommendationer som finns i modellkurser. Således bedöms att angivandet av utbildningars omfattning inte är ett särkrav i sig. I föreskriftsförslaget 14 kap. 4§ anges att tillämpliga krav enligt bilaga 27a ska uppfyllas. För STCW-utbildningar innebär detta praktiskt sett att alla krav ska uppfyllas. För andra utbildningar där simulator används, exempelvis fartygsbefäl klass VIII utbildningen, kan vissa krav som inte är relevanta undantas vid tillämpningen av bilaga 27 a.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Sveriges Navigationsutbildare rekommenderar att Transportstyrelsen reviderar förslaget enligt ovan synpunkter innan beslut fattas.	Transportstyrelsen noterar synpunkterna rörande bilaga 3 och 4, samt kombinationskurser.
Kustbevakningen		Ändringen som påverkar Kustbevakningen i tillsynsverksamheten är den nya säkerhetsutbildningen som föreslås för inre fart. Om föreskriften träder i kraft behöver Kustbevakningen information om hur tillsynen av den nya säkerhetsutbildningen ska gå till. Vad det är för dokumentation och andra delar att förhålla sig till. Vi ser positivt på den nya säkerhetsutbildningen, men hade önskat att den ersatte den tidigare säkerhetsutbildningen för inre fart. Det skulle skapa en bättre kvalitet och likvärdig kunskapsnivå mellan sjömännen om alla rederier gick genom en utbildningssamordnare. Ur tillsynsperspektiv finns en risk att det blir otydligt och rörigt med flera utbildningar kopplat till samma fartområde, som i sin tur har olika dokumentation. När den nya utbildningen kommer innebär det att vissa rederier kommer utbildas via utbildningssamordnare och andra utbildar sin egna personal.	Transportstyrelsen noterar Kustbevakningens synpunkter och tar med sig detta i kommande dialog med Kustbevakningen.

Sändlista

90 North Ice Consulting AB

AB Basic&Safety
AB Sandstedt & Co
Alea Kompetenshöjning AB
Ahmr Karlsson AB
Björks Marin AB
Chalmers tekniska högskola
CMMA
Destination Gotland
Härnösands gymnasium
Kalmar praktiska gymnasium
Langbeck racing
Lindholmens tekniska gymnasium
Marina läroverket
Mariterm
Navigation och Skeppsteknik
Rätta kurser AB
Safetygruppen & Navigationsgruppen AB
Seatac
Sjöfartshögskolan Kalmar
Sjömansskolan i Stockholm
Sjösolan på Beckholmen
Sjösportsskolan, Swedish Maritime Academy AB
Sjöstridsskolan, Karlskrona
Spectre Marine AB
Svenska Kryssarklubbens Seglarskola
Sällskapet SS Trafiks vänner
Tallink Silja
Trafikverksskolan
Törnströmska gymnasiet

Wisbygymnasiet
Ålands sjösäkerhetscentrum
Öckerö maritime center
Öckerö seglande gymnasieskola
Seko- Sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Sweref (Skärgårdsredarna)
Föreningen Svensk Sjöfart
Socialstyrelsen
Post- och Telestyrelsen
Skolverket
Kustbevakningen
Trafikverket
Myndigheten för yrkeshögskolan
Arbetsförmedlingen Sjöfart
Sveriges segelfartygsförbund
Sveriges ångbåtsförening
Regelrådet