

Konsekvensutredning av 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

Transportstyrelsens förslag:

1. Utbildningskraven för manskapsbehörigheter uppdateras med anledning av Skolverkets nya gymnasiekurser,
2. Det införs nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna,
3. Det införs nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg,
4. Förnyelsekraven för certifikat förenklas genom att ta bort kravet om tre månaders sjötjänstgöring för att kunna gå fortbildningskurs,
5. Ändringar görs i utbildningsbilagor för att uppfylla internationella krav och för att förtydliga kravbilden,
6. Krav gällande simulatorstandarder införs i enlighet med STCW,
7. Bilaga 27, system för kvalitetsnormer uppdateras,
8. Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer anpassas efter fartygets utrustning.
9. Syn- och hörselkrav uppdateras i enlighet med STCW.
10. Ytterligare mindre ändringar görs för att förtydliga definitioner och krav.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Uppdaterade utbildningskrav för manskapsbehörigheter genom gymnasieutbildning

Skolverket har i samband med gymnasiereformen Gy25 reviderat sina gymnasiekurser och implementerat ämnesplaner och ämnesbetyg. För sjöfartsutbildningen inom gymnasieskolan innebär det att det är nya kurser som uppfyller STCW¹-kraven för manskapsbehörigheter.

Transportstyrelsens föreskrifter innehåller idag referenser till de skolverkskurser som tidigare uppfyllde motsvarande krav, men som från och med 2025 inte längre är aktuella.

1.2 Nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna

För manskapsbehörigheter finns idag enbart föreskrivna utbildningskrav för gymnasieskolan. För vuxna personer som vill yrkesväxla och söka ut en manskapsbehörighet inom sjöfart finns idag endast alternativet att erhålla behörigheten genom sjötjänstgöring.

Transportstyrelsen ser ett behov av en utbildning för vuxna på samma nivå som den befintliga gymnasieutbildningen.

1.3 Nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg

Idag kan rederier med fartyg som uteslutande framförs i inre fart med en bruttodräktighet om högst 500 och ett passagerarantal om högst 500 utbilda sin egen personal i grundläggande säkerhet. Dessa utbildningar ska vara anpassade efter rederiets egna fartyg och kan enbart vara giltiga på aktuellt rederis egna fartyg. Transportstyrelsen föreslår inte att denna möjlighet för rederier i inre fart tas bort. Det finns dock en problematik i att nivån på utbildningarna kan variera mellan rederier och att tillsynen över dessa utbildningen är begränsad. Det är även begränsande för både sjömän och rederier att dessa intyg enbart är giltiga på specifika fartyg.

1.4 Förenkling av förnyelsekrav för certifikat

Giltighetstiden för certifikaten grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar kan förlängas med en för certifikatet aktuell

¹ 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, i gällande lydelse.

fortbildningskurs om innehavaren har tjänstgjort i en för certifikatet relevant befattning i minst tre månader under den senaste femårsperioden.

Regleringen rörande tre månaders tjänstgöring har medfört en administrativ börda för utbildningsanordnare vid antagning av sjömän till fortbildningskurser. Tjänstgöringstiden har även till viss del varit svår för utbildningsanordnare att kontrollera gentemot utländska fartyg. Regleringen har även i vissa fall orsakat problem för sjömän som arbetat på statsfartyg eller av andra anledningar aldrig sökt ut sitt certifikat efter genomgången grundkurs. Detta med anledning av att regleringen kräver att sjömannen har sökt ut sitt certifikat för att tjänstgöringstiden ska kunna tillgodoräknas.

1.5 Ändringar i utbildningsbilagor

Transportstyrelsen föreslår ett antal ändringar i utbildningsbilagorna för krishantering, grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, snabba beredskapsbåtar, förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet, svensk författningskunskap samt sjukvårdare ombord.

Orsak till ändringsförslagen i nämnda utbildningsbilagor är att de i vissa delar inte stämmer överens med internationella krav. Det finns också ett behov av att tydliggöra lärandemål och examinationsformer för vissa utbildningar.

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.

Krishantering

Vi har konstaterat att utbildningskraven för krishantering i bilaga 6 är otydliga. Utbildningsbilagan är utformad som ett allmänt råd och det saknas lärandemål i utbildningsbilagan. Utbildningsinnehållet är även i behov av uppdatering för att uppfylla kraven enligt STCW regel V/2. Samma sak gäller för fortbildningskursen för krishantering.

Grundläggande säkerhetsutbildning

Transportstyrelsen har vid genomgång av bilaga 12 grundläggande säkerhet och bilaga 13 fortbildningskurs för grundläggande säkerhet konstaterat att vissa utbildningsmoment saknas och att utbildningarna därmed inte är i linje med internationella krav. Utbildningsbilagorna är även i vissa avseenden otydliga och det finns ett behov av att tydliggöra lärandemål och examinationsformer.

Förtydligande av praktiska övningar

Vid genomgång av bilaga 12 och 13 har vi kunnat konstatera att det saknas tydliga krav gällande de praktiska moment som ska genomföras. Vi har gått igenom gällande STCW-krav för att säkerställa att Sverige lever upp till krav rörande praktiska moment och utifrån detta förtydligat bilagorna.

Genomgången har visat att följande krav saknas i bilaga 12 och 13:

- Korrekt användning av flytväst och överlevnadsdräkt
- Säkert hopp i vatten med flytväst och överlevnadsdräkt
- Vändning av livflotte i vatten
- Simma med flytväst och överlevnadsdräkt
- Flyta med överlevnadsdräkt utan flytväst

Ovanstående krav som rör praktiska moment inom området överlevnadsteknik genomförs idag på godkända utbildningar, dock har kraven inte på ett tydligt sätt definierats i bilagorna.

Genomgången av bilaga 12 och 13 har även visat att det finns ytterligare krav enligt STCW som Sverige idag inte efterlever. Följande krav har med anledning av detta lagts till som lärandemål i bilagorna:

- Ombordstigning i livbåt eller livflotte från fartyg och från vatten med överlevnadsdräkt och flytväst
- Initiala åtgärder i livbåt eller livflotte för ökad chans till överlevnad
- Användning av dragg eller drivankare från livbåt eller livflotte
- Korrekt användning av livbåtens eller livflottens nödutrustning

Utrustningskrav brandfält

I bilaga 13 fortbildningskurs för grundläggande säkerhet saknas idag utrustningskrav för brandfält. Branddelarna i fortbildningskursen ska bedrivas på ett av Transportstyrelsen godkänt brandfält, vilket redan idag efterlevs av godkända utbildningar. Kravet är dock inte definierat i bilaga 13 vilket skapar otydlighet.

Utrustningskraven för brandfält i bilaga 12 innehåller idag exakta mått i kvadratmeter för öppet kärl avsett för brandsläckning. Detta krav är i vissa fall svårt att efterleva och trots att relevanta funktionskrav uppfylls. Vi bedömer att kärlens storlek inte behöver detaljregleras på detta vis.

Utrustningskraven för brandfält i bilaga 12 anger även att det ska finnas en klaustrofobianläggning på brandfältet. Detta krav bedöms vara överflödigt eftersom det inte finns något utbildningskrav om användning av klaustrofobianläggning.

Skumsläckning

När det gäller kravet om praktiska släckövningar med lätt-, mellan- och tungskum i bilaga 12 och 13 har det kunnat konstateras att det är svårt att efterleva för utbildningsanordnarna. Detta beror på att det finns rekommendationer bl.a. från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gällande användningen av vissa typer av skum av arbetsmiljö- och miljömässiga skäl. Det ställs heller inte specifika krav i STCW rörande vilken typ av skum som ska användas. Med anledning av detta föreslår vi att kravet om praktiska övningar med lätt-, mellan- och tungskum tas bort. Vi föreslår dock att det införs ett praktiskt lärandemål som inkluderar korrekt användning av skumrör samt fast släckutrustning för skum, vilket tillsammans med lärandemålet rörande förmåga att avgränsa kemikaliespill vid brand motiverar att man kan förnya olje- och kemikalielasthanteringsbehörigheter med grundläggande säkerhet tillsammans med andra krav. Skumsläckning inkluderas även i de teoretiska delarna i utbildningen.

Personlig säkerhet och socialt ansvar

Det har under flera års tid framkommit att det finns behov av att vidta åtgärder för att minska risken för och effekterna av diskriminering, trakasserier och övrig kränkande särbehandling ombord i fartyg. Detta har varit aktuellt på nationell nivå, bl.a. genom branschsamarbetet Vågrätt. Frågan har även behandlats inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO där utbildningskrav kommer att träda ikraft för att motverka våld och trakasserier inklusive sexuella trakasserier.

Inträdeskrav

Inträdeskravet rörande läkarintyg medför en administrativ börda för berörda utbildningsanordnare, dock bör utbildningsanordnare kontrollera att kursdeltagare har fysiska förutsättningar för att genomföra alla kursmoment. Det är idag även otydligt vilken dokumentation över tidigare utbildning som krävs vid antagning till kurs.

Avancerad brandbekämpning

Transportstyrelsen har vid genomgång av bilaga 14 avancerad

brandbekämpning och bilaga 15 fortbildningskurs för avancerad brandbekämpning konstaterat att de behöver överensstämma på ett tydligare sätt med internationella krav. Det finns även ett behov av att tydliggöra lärandemål och examinationsformer samt inträdeskrav och krav på brandfält.

Utrustningskrav brandfält

I bilaga 15 saknas idag utrustningskrav för brandfält. Fortbildningskursen för avancerad brandbekämpning ska bedrivas på ett av Transportstyrelsen godkänt brandfält, i likhet med grundkursen. Kravet efterlevs redan idag av godkända utbildningsanordnare, dock är det inte definierat i bilaga 15, vilket skapar en otydlighet.

Utrustningskraven för brandfält i bilaga 14 innehåller idag exakta mått i kvadratmeter för öppet kärl avsett för brandsläckning. Detta krav är i vissa fall svårt att efterleva och trots att relevanta funktionskrav uppfylls. Vi bedömer att kärlens storlek inte behöver detaljregleras på detta vis. Vidare anges i utrustningskraven för brandfält i bilaga 14 att det ska finnas en klaustrofobianläggning. Detta krav bedöms vara överflödigt eftersom det inte finns något utbildningskrav om användning av klaustrofobianläggning.

Inträdeskrav

Idag är det föreskrivna inträdeskravet för grundkursen i avancerad brandbekämpning enligt bilaga 14 att man ska ha ett certifikat för grundläggande säkerhet. Det innebär att sjömannen skulle behöva söka ut certifikatet för grundläggande säkerhet innan genomförande av avancerad brandbekämpning, vilket motverkar att dessa utbildningar ska kunna genomföras i anslutning till varandra.

När det gäller inträdeskraven för fortbildningskursen enligt bilaga 15 ska man ha ett certifikat för avancerad brandbekämpning. Vi bedömer att det är godtagbart med en tidigare genomförd svensk utbildning i avancerad brandbekämpning.

Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar

Vid tillsyn av utbildningar i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar har det framgått att bilaga 18 räddningsfarkoster och beredskapsbåtar samt bilaga 18 a fortbildningskurs för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar inte är tillräckligt tydliga, bl.a. rörande vilka praktiska moment som ska genomföras med godkänt resultat. Vi har därför gått igenom internationella krav och föreslagit nya lärandemål och examinationskrav i bilagorna för att förtydliga vad deltagaren praktiskt ska ha demonstrerat för att uppnå godkänt resultat. I fortbildningskursen behöver del B, handhavande av maskin och del E första hjälpen läggas till för att uppfylla kraven enligt STCW.

Inträdeskrav

När det gäller inträdeskraven för fortbildningskursen enligt bilaga 18 a ska man ha ett certifikat för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. Vi bedömer dock att det är godtagbart med en tidigare genomförd svensk utbildning i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar.

Snabba beredskapsbåtar

Vi har i likhet med utbildningen för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar sett att det finns ett behov av att förtydliga kravbilden för utbildningen för snabba beredskapsbåtar med tillhörande fortbildningskurs. Detta för att säkerställa att utbildningen uppfyller internationella krav.

Inträdeskrav

Idag är inträdeskravet i bilaga 19 att man ska ha ett certifikat för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. Vi bedömer att det är godtagbart med en tidigare genomförd svensk utbildning i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. När det gäller inträdeskraven för fortbildningskursen enligt bilaga 19 a ska man ha ett certifikat för snabba beredskapsbåtar. Vi bedömer att det är godtagbart med en tidigare genomförd svensk utbildning i snabba beredskapsbåtar. Man ska även sedan tidigare ha en genomförd svensk utbildning i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar.

Utbildning för grundläggande sjöfartsskydd och utbildning för sjömän med särskilda sjöfartsskyddsuppgifter

Bilaga 23 innehåller felaktiga referenser till fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), där kravet om certifikat för sjöfartsskydd återfinns.

Förtroghetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Vid granskning av bilaga 23 förtroghetsutbildningar har vi konstaterat att det återfinns en felaktig hänvisning till en paragraf i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). I STCW A-I/14 och B-I/14 finns även förtydliganden gällande vilka utbildningsmoment som ska ingå i förtroghetsutbildningen passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet för roro-passagerarfartyg respektive passagerarfartyg. Den nuvarande bilaga 23 gör ingen skillnad på utbildningsmomenten för respektive fartygstyp, vilket har kunnat tolkas som ett överkrav för passagerarfartyg.

Svensk författningskunskap

Vid granskning av bilaga 26, utbildning i svensk författningskunskap, har vi konstaterat att utbildningen idag innehåller krav om minst åtta timmars lärarledd 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.

Vi har också konstaterat att bilaga 26 saknar tydliga lärandemål och examinationskrav. Dessutom saknas ett relevant utbildningsinnehåll i utbildningen rörande regler om skydd mot olyckor.

Sjukvårdare ombord

I bilaga 37, sjukvårdare ombord finns ett krav om att sjukvårdspraktik ska genomföras inom sex månader efter påbörjad utbildning. Detta krav har visat sig vara svårt att efterleva när utbildningen bedrivs inom ett program ledande till behörighet som fartygs- eller maskinbefäl klass VII eller högre eftersom utbildningarna sträcker sig över en längre tidsperiod.

Inträdeskrav

När det gäller inträdeskraven för fortbildningskurs för sjukvårdare ombord ska man enligt nuvarande föreskrift ha tidigare certifikat för sjukvårdare ombord. Vi bedömer att det även är godtagbart med en tidigare genomförd svensk utbildning i sjukvårdare ombord.

1.6 Krav gällande simulatorstandarder i enlighet med STCW

Utbildningar som bedrivs helt eller delvis med simulator ska uppfylla kraven enligt STCW A-I/12. Dessa krav, som innefattar simulatorstandarder för bl.a. utbildning och kompetensbedömning, har inte föreskrivits i svensk rätt, vilket är en brist i införlivandet av STCW.

1.7 Uppdatering av bilaga 27, system för kvalitetsnormer

Vid granskning av bilaga 27, system för kvalitetsnormer har vi kunnat konstatera att flera avsnitt är otydliga, vilket har skapat merarbete vid tillstånds och tillsynsärenden.

Vi har också konstaterat att vi inte uppfyller de internationella krav som finns om att reglera att instruktörer, personal som utför kompetensbedömning och annan undervisande personal är tillräckligt kvalificerade och innehar rätt kompetens i förhållande till den utbildning som bedrivs.

1.8 Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer

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

Vid införandet av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart ändrades kraven gällande

radioutrustning för fartygen, vilket innebär att det inte längre krävs radioutrustning på fartyg som inte har krav om internationellt säkerhetscertifikat.

1.9 Ändring av syn- och hörselkrav i enlighet med STCW

Av regel A-I/9 STCW-koden framgår att vid framställande av standarder för medicinsk lämplighet för sjömän ska parterna följa de minimistandarder för syn som anges i tabell och A-1/9, beakta kriterierna för fysisk och medicinsk lämplighet som anges i punkt 2. och bör även beakta vägledningen i avsnitt B-I/9. Enligt B-I/9.2 bör parterna följa ILO/WHO riktlinjer om hälsoundersökningar för sjöfolk där minikraven på syn och hörsel framgår.

STCW-konventionen har införlivats i EU genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 av den 8 juni 2022 om minimikrav på utbildning för sjöfolk, i den ursprungliga lydelsen. Idag godkänner Sverige läkarintyg för sjöfolk som har utfärdats i en annan medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för tjänstgöring ombord på svenska fartyg i enlighet med artikel 12 i direktiv (EU) 2022/993.

Sverige har strängare syn- och hörselkrav som inte ligger i linje med gällande internationella krav och med övriga länder inom EES. Detta försvårar för svenska sjömän att erhålla ett godkänt läkarintyg inom den internationella ramen och att konkurrera på arbetsmarknaden. Ett annat problem är att sjömän från andra EES länder kommer inte att kunna förnya sina läkarintyg i Sverige i enlighet med gällande svenska regler.

1.10 Övrigt

Vi föreslår ytterligare mindre ändringar för att förtydliga vissa krav och definitioner.

Förtydligande av definition av övningsfartyg

Definitionen av övningsfartyg i föreskriften har varit otydlig eftersom det inte framgått att det ska vara ett sjövärdigt fartyg. Det saknas även reglering av att utbildningsanordnaren ska ha fastställda rutiner för att bedriva utbildning ombord på övningsfartyg.

Förtydligande av undantag från krav om kompletteringsutbildning

Bestämmelserna om undantag från kravet om kompletteringsutbildning är otydliga avseende inre farts behörigheter samt behörigheter för traditionsfartyg.

Förtydligande rörande förlängning av giltighetstid för behörighet

En av möjligheterna att förlänga giltighetstiden för ett behörighetsbevis enligt STCW är att ha fullgjort minst tre månaders tjänstgöring under

behörighetens sista sex månadernas giltighetstid. För att nyttja detta alternativ ska tjänstgöringen vara gjort direkt innan förnyelse av behörigheten. Detta krav har dock inte varit tydligt i den svenska regleringen i 2 kap. 17 §.

Förtydligande rörande förlängning av giltighetstid för vissa specialbehörigheter och certifikat

Giltighetstiden för specialbehörigheter för olja- kemikalie- gas- och torrlast-hantering samt certifikat för tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden kan förlängas antingen med hjälp av tjänstgöring på aktuell fartygstyp eller med hjälp av aktuell fortbildningskurs. Till detta kommer även krav om genomgången utbildning i brandskydd enligt bilaga 12 eller 13. I det fall giltighetstiden förlängs med hjälp av tjänstgöring krävs enligt STCW dock ingen ytterligare utbildning.

Tabeller över rätt till tjänstgöring

Tabellerna över rätt till tjänstgöring för fartygsbefäl i 4 kap samt för maskinbefäl i 5 kap är idag felaktiga. Tabellerna för rätt till tjänstgöring i närfart, europafart och oceanfart har felaktiga intervaller. Intervallerna är felaktigt angivna vid brytpunkterna för bruttodräktighet och maskinstyrka och stämmer därmed inte med kraven enligt STCW.

När det gäller rätten till tjänstgöring för behörigheterna maskinbefäl klass VI och VII tas rättigheterna bort i närfart för tjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om 750 kW och högre. Detta med anledning av att det konstaterats att de svenska behörigheterna för maskinbefäl klass VI och VII inte är i linje med STCW när det gäller tjänstgöringstid för att söka ut behörigheterna. Dessa behörigheter är relativt ovanliga på svenska handelsfartyg eftersom fartyg av den storleken ofta är godkända för obemannat maskinrum. Behörigheterna är däremot mer vanligt förekommande för fiskefartyg, vilka inte berörs av denna ändring. Med anledning av detta bedömer vi att det är en bättre lösning att ändra rätten till tjänstgöring på handelsfartyg för dessa behörigheter, istället för att höja tjänstgöringskravet för att söka ut behörigheterna.

Förtydligande om godkännande av kvalitetsnormsystem och utbildning

Idag saknas tydliga villkor i föreskriften för beslut om godkännande av kvalitetsnormsystem samt beslut om godkänd utbildning i föreskriften. Detta medför en otydlighet för vad utbildningsanordnaren ska uppfylla för att bedriva verksamhet som är godkänd av Transportstyrelsen.

Bilaga 32 tas bort

Bilaga 32 reglerar idag vilka säkerhetsutbildningar befälhavare och fartygsbefäl ska ha om de tjänstgör på fartyg i inre fart med en bruttodräktighet under 500 och ett passagerarantal om högst 500. Vid en

granskning av tabell 32 har felaktigheter identifierats. Det har även konstaterats att bilagan innebär en dubbelreglering av krav som framgår av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Befälsassistent och styrd praktik

Det finns idag enligt 2 kap. 13 § möjlighet att sänka kravet om däckstjänstgöring om sökanden har tjänstgjort som så kallad befälsassistent. Det finns även enligt 2 kap. 14 § möjlighet att minska tjänstgöringstiden genom att genomföra så kallad styrd praktik. Dessa möjligheter har tagits bort i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal och ska därför även tas bort i föreskrifterna.

Definition av skepp tas bort

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning finns idag en definition av begreppet skepp. Begreppet skepp används dock inte längre används i föreskrifterna.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Uppdaterade utbildningskrav för manskapsbehörigheter genom gymnasieutbildning

Genom ändring i bilaga 5 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal avser Transportstyrelsen införa korrekta hänvisningar till de gymnasiekurser som uppfyller utbildningskraven för manskapsbehörigheter. Genom föreslagen ändring blir dessa kurser behörighetsgrundande.

2.2 Nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna

Transportstyrelsen avser att genom nya utbildningsbilagor i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal möjliggöra för andra aktörer än gymnasieskolor att bedriva utbildning till lättmatros, matros, vaktgående maskinpersonal, befaren maskinpersonal samt fartygselektriker. Genom detta bedömer Transportstyrelsen att möjligheterna för vuxna personer som vill yrkesväxla till ett arbete inom sjöfart kommer att öka.

2.3 Nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg

Med förslaget om en generisk utbildning för grundläggande säkerhet för personal på fartyg i inre fart och traditionsfartyg avser Transportstyrelsen skapa möjlighet för en utbildning som är mindre omfattande än den utbildning i grundläggande säkerhet (Basic safety) som baseras på STCW. Transportstyrelsen bedömer att en sådan utbildning kommer att medföra en

ökad flexibilitet för både sjömän och berörda rederier eftersom utbildningsintygen kommer att vara giltiga på samtliga fartyg i inre fart samt traditionsfartyg. Transportstyrelsen bedömer även att en jämnare kvalitet kan uppnås med hjälp av föreslagen utbildning.

2.4 Förenkling av förnyelsekrav för certifikat

Syftet med Transportstyrelsens förslag om att ta bort kravet om minst tre månaders tjänstgöring för att kunna förlänga giltigheten med en fortbildningskurs för certifikaten grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar är att förenkla och tydliggöra kravbilderna. Förslagen bedöms medföra att fler sjömän kan förnya sina certifikat med en fortbildningskurs istället för en grundkurs. Enligt Föreningen Svensk Sjöfart är det cirka 120 sjömän hos föreningens medlemmar som i och med förslaget kommer att kunna gå en fortbildningskurs istället för en grundkurs. Förslagen bedöms även medföra en minskad administrativ börda för berörda utbildningsanordnare.

Transportstyrelsen bedömer att krav om ett tidigare certifikat eller utbildning som inte är äldre än 10 år är tillräckligt för att ha rätt att söka ut ett nytt certifikat genom en fortbildningskurs. I det fall certifikatet eller utbildningen är äldre än 10 år behöver sjömannen genomgå en grundkurs för att kunna söka ut ett nytt certifikat.

2.5 Ändringar i utbildningsbilagor

Syftet med de föreslagna ändringarna i de utbildningsbilagor som beskrivs under punkt 1.5 är att förtydliga kravbilderna bl.a. gällande lärandemål och examinationskrav. Syftet är även att säkerställa att utbildningarna uppfyller internationella krav.

2.6 Krav gällande simulatorstandarder i enlighet med STCW

Syftet med införandet av krav rörande simulatorstandarder i enlighet med bilaga 27 a är att Sverige ska uppfylla internationella krav, samt att införa regler som syftar till att utbildning med hjälp av simulatorer sker under styrda förhållanden.

2.7 Uppdatering av bilaga 27, system för kvalitetsnormer

Syftet med uppdateringen av bilaga 27, system för kvalitetsnormer är att göra kravbilderna tydligare över vad som ska ingå i utbildningsanordnares system för kvalitetsnormer. Syftet är även att Sverige ska uppfylla internationella krav rörande reglering av kompetens hos personer som bedriver utbildningar.

2.8 Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer

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

2.9 Ändring av syn- och hörselkraven i enlighet med STCW

Syftet med Transportstyrelsens förslag är att ta bort alla särkrav i gällande svenska syn- och hörselbestämmelser för att uppfylla de internationella kraven i enlighet med STWC och EU-rätten. Ändringen bedöms även medföra minskad arbetsbörda vid provning av undantag från gällande syn- och hörselkrav.

2.10 Övrigt

Syftet med att förtydliga definitionen av övningsfartyg samt införa krav om rutiner för övningsfartyg är att säkerställa att de övningsfartyg som används i utbildning kan vara i drift samt att i högre grad kunna säkerställa kvalitén på utbildning som bedrivs ombord i övningsfartyg.

Syftet med ändringen i 2 kap. 5 § är att förtydliga regleringen om undantag från kravet om kompletteringsutbildning rörande inre farts behörigheter och traditionsfartyg.

Syftet med att i 2 kap. 17 § föreskriva att ansökan om förlängning av giltighetstiden enligt första stycket 5 ska ha inkommit inom två månader efter behörighetens sista giltighetsdatum är att i svensk rätt förtydliga ett förnyelsekrav enligt STCW.

Syftet med att ändra föreskriften så att brandskyddsutbildning endast krävs då specialbehörigheter för tankfartyg, torrlastfartyg samt fartyg som träffas av IGF-koden förnyas genom fortbildningskurs är att kravet ska vara mer i linje med STCW.

Syftet med att ändra tabellerna över rätt till tjänstgöring för fartygsbefäl och maskinbefäl är att korrigera de felaktiga intervallerna för maskinstyrka och bruttodräktighet så att de är i linje med STCW. Syftet med att ta bort rättigheterna i närfart på handelsfartyg för behörigheterna maskinbefäl klass VI och VII är att kunna behålla samma kravbild för att söka ut dessa behörigheter som främst används på fiskefartyg.

Syftet med att införa villkor i föreskriften som ska uppfyllas för den som har ett beslut om godkännande av kvalitetsnormsystem och beslut om godkänd utbildning är att kravbilderna ska vara tydliga för tillståndshavaren och myndigheten.

Syftet med att ta bort bilaga 32, säkerhetsutbildningar i inre fart är att ta bort dubbelreglering samt mindre felaktigheter.

Syftet med att upphäva reglerna rörande befälsassisten och styrd praktik är att ta bort inaktuella bestämmelser som saknar stöd i STCW.

Syftet med att ta bort definitionen skepp i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning är att rensa bort en för aktuell föreskrift inaktuell definition.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om det som Transportstyrelsen föreslår ej genomförs medför detta följande:

- Utbildningskraven för manskapsbehörigheter kommer inte att överensstämma med Skolverkets nya gymnasiekurser.
- Det kommer fortsatt saknas tillräckliga möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna personer som vill yrkesväxla.
- Det kommer inte att införas nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg.
- Förnyelsekraven för certifikat kommer fortsatt att innefatta krav om tre månaders tjänstgöring.
- Utbildningsbilagor kommer fortsatt att ha brister rörande internationella krav och mindre tydlig kravbild än föreslaget.
- Sverige skulle fortsatt sakna regler rörande simulatorstandarder i enlighet med STCW.
- Bilaga 27, system för kvalitetsnormer skulle fortsatt vara otydlig och sakna kompetenskrav för personal, vilket krävs enligt STCW.
- Sverige kommer fortsatt att ha syn- och hörselkrav som skiljer sig från minimikraven i STCW.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering i föreskrift. Detta med anledning av att det är internationella bestämmelser som införlivas, vilket innebär att reglerna behöver vara tydliga och juridiskt fastställda.

3.3 Regleringsalternativ

3.3.1 Uppdaterade utbildningskrav för manskapsbehörigheter genom gymnasieutbildning

Vi föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal genom ändring i bilaga 5 refererar till de gymnasiekurser som efter gymnasiereformen Gy25 uppfyller utbildningskraven för manskapsbehörigheter enligt STCW.

Utöver ovanstående har inget regleringsalternativ identifierats som skulle innebära att gymnasieutbildningarna är behörighetsgrundande.

3.3.2 Nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna

Vi föreslår att det genom nya utbildningsbilagor i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal möjliggörs för aktörer som inte är gymnasieskolor att bedriva utbildning ledande till lättmatros, matros, vaktgående maskinpersonal, befaren maskinpersonal samt fartygselektriker.

Ett annat regleringsalternativ är att inte föreskriva utbildningsbilagor, utan enbart hänvisa till relevant STCW-reglering. En sådan reglering bedömer vi dock vara otillräcklig, eftersom kraven enligt STCW är en minimireglering och vi bedömer att nya manskapsutbildningar bör ligga på likvärdig nivå som befintliga gymnasieutbildningar.

3.3.3 Nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg

Vi föreslår att det införs ett alternativ i form av en generisk inre farts utbildning för grundläggande säkerhet. Utbildningen föreslås kunna genomföras av godkända utbildningsanordnare och föreslås även vara giltig på samtliga fartyg som trafikerar inre fart samt traditionsfartyg. Vi föreslår i och med detta att det i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal införs en ny bilaga som innebär möjlighet för godkända utbildningsanordnare att utbilda i en generisk utbildning för grundläggande säkerhet. Vi föreslår även att det i Transportstyrelsens föreskrifter (2010:102) om bemanning regleras att sjöpersonal som tjänstgör på fartyg i inre fart eller på traditionsfartyg, istället för certifikat för grundläggande säkerhet, får inneha intyg om ovan nämnd utbildning.

Vi bedömer att det inte finns något regleringsalternativ som skulle innebära ökad flexibilitet för sjömän och rederier och samtidigt jämnare utbildningskvalitet, vilket förslaget ovan skulle medföra.

3.3.4 Förenkling av förnyelsekrav för certifikat

Vi föreslår att den del i inträdeskravet för fortbildningskurserna för certifikaten grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar som innebär att man ska ha tjänstgjort minst tre månader under den senaste femårsperioden tas bort. Detta för att förenkla och tydliggöra kravbilden och minska den administrativa bördan för berörda utbildningsanordnare.

En alternativ reglering hade varit att ta bort hela inträdeskravet. Vi bedömer dock att kravet om en tidigare utbildning eller certifikat behövs med anledning av att sjömän inte ska gå fel utbildningar och därmed inte kunna söka ut certifikat.

3.3.5 Ändringar i utbildningsbilagor

Vi föreslår ett antal ändringar i utbildningsbilagorna för krishantering, grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, snabba beredskapsbåtar, förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet, svensk författningskunskap samt sjukvårdare ombord. Detta för att säkerställa att utbildningarna uppfyller internationella krav och för att tydliggöra lärandemål och examinationsformer för vissa utbildningar.

Ett alternativ hade varit att uppdatera utbildningsbilagorna avseende internationella krav, men att inte införa krav rörande lärandemål och examinationsformer. Vi bedömer dock att det finns ett behov av detta eftersom det vid tillsyn framkommit behov av förtydliganden.

3.3.6 Krav gällande simulatorstandarder i enlighet med STCW

Vi föreslår att det i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal införs en ny bilaga 27 a, som innefattar krav rörande simulatorstandarder för utbildning och kompetensbedömning. Vi föreslår även krav om att utbildning som bedrivs med simulator ska uppfylla kraven enligt bilaga 27 a. Detta för att uppfylla internationella krav, samt att införa regler som syftar till att utbildning med hjälp av simulatorer sker under styrda förhållanden.

Vi bedömer att det inte finns något annat regleringsalternativ. Detta med anledning av att det är internationella bestämmelser som införlivas, vilket innebär att reglerna behöver vara tydliga och juridiskt fastställda.

3.3.7 Uppdatering av bilaga 27, system för kvalitetsnormer

Vi föreslår att bilaga 27, system för kvalitetsnormer uppdateras för att göra den tydligare samt för att reglera internationella krav rörande kompetens hos personer som bedriver utbildning.

Vi bedömer att det inte finns något annat lämpligt regleringsalternativ än att förtydliga kraven rörande utbildningsanordnares system för kvalitetsnormer. Regleringen behöver bli tydligare och internationella krav behöver bli juridiskt fastställda.

3.3.8 Certifikats- och behörighetskrav för radiooperatörer

Vi föreslår att 1 kap 9 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning ändras så att kravet om personliga radiocertifikat för personal som inte tjänstgör på fartyg som har krav om internationellt säkerhetscertifikat kopplas till fartygets radioutrustning istället för som idag till fartområde D och E.

Vi bedömer att det inte finns någon annan lämplig alternativ reglering.

3.3.9 Ändring av syn och hörselkraven i enlighet med STCW

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något annat regleringsalternativ. Detta med anledning av att det är internationella bestämmelser som införlivas.

3.4 Vilka är berörda?

3.4.1 Utbildningsanordnare

Samtliga idag godkända utbildningsanordnare kommer att beröras av ändringsförslagen i bilaga 27, system för kvalitetsnormer. De utbildningsanordnare som bedriver utbildning med hjälp av simulatorer kommer att påverkas av den nya bilaga 27 a Simulatorstandarder och bedömningskriterier. De utbildningsanordnare som är godkända att bedriva en eller flera av de utbildningar som föreslås ändras kommer även att påverkas genom nya tillståndsansökningar.

3.4.2 Rederier

Regleringsförslagen berör rederier som har personal med behörigheter, certifikat och intyg som omfattas av förslagen. De förslagen som bedöms ha störst betydelse för rederier är de föreslagna nya möjligheterna att utbilda personal för manskapsbehörigheter samt de ökade möjligheterna för utbildning i grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart och traditionsfartyg.

3.4.3 Sjömän

Regleringsförslagen berör även enskilda sjömän. Det är främst de förslag som nämns under rubriken rederier som är av störst vikt för enskilda sjömän. Även de förenklade reglerna vid förnyelse av certifikat samt förändringen av syn- och hörselkrav har betydelse för vissa sjömän.

3.4.4 Myndigheter

Regleringsförslagen berör även Transportstyrelsen eftersom det bedöms medföra ökad arbetsbelastning, främst i form av uppdatering av tillstånd för utbildningsanordnare.

3.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

3.5.1 Företag

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

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

3.5.2 Enskilda

Förslaget om nya utbildningsmöjligheter ledande till manskapsbehörigheter innebär en positiv konsekvens för vuxna personer som vill yrkesväxla och utbilda sig till ett arbete inom sjöfart eftersom möjligheterna för detta utökas.

Förslaget rörande nya utbildningsmöjligheter för grundläggande säkerhet för fartyg i inre fart samt traditionsfartyg bedöms medföra positiva konsekvenser för enskilda sjömän eftersom utbildningsmöjligheterna utökas och föreslagna utbildningsintyg kommer vara giltiga på samtliga fartyg i inre fart och traditionsfartyg vilket innebär en ökad flexibilitet.

Förslaget om att ta bort kravet om minst tre månaders sjötid för att kunna gå en fortbildningskurs medför en positiv konsekvens för de sjömän som av olika anledningar inte har den aktuella sjötiden under den senaste femårsperioden i form av att det blir mindre kostsamt för dem att förnya sina certifikat.

Generellt innebär inte de föreslagna ändringarna i utbildningsbilagor att utbildning på plats blir mer omfattande och därmed mer kostsamt för den enskilde.

När det gäller grundläggande säkerhet tillkommer dock nytt utbildningsinnehåll med anledning av internationella krav, vilket medför att kursen utökas i tid. Sjömän som behöver genomföra en grundkurs i grundläggande säkerhet som inte ligger inom ett gymnasie- eller högskoleprogram kan träffas av en högre kursavgift med anledning av att utbildningens längd ökas med fyra timmar. Transportstyrelsen kan inte avgöra hur stor en eventuellt ökad kursavgift blir eftersom det finns stora variationer i

utbildningsanordnarnas förutsättningar. Om man räknar på vad en grundkurs i grundläggande säkerhet kostar per timme idag är en rimlig uppskattning att kursavgiften kan öka med 1000 kr. Uträkningen baseras på att en grundkurs kostar i genomsnitt 15 000 kr och ska genomföras på 66 timmar. Även fortbildningskursen i grundläggande säkerhet ökar i omfattning dels på grund av nytt utbildningsinnehåll, dock finns möjlighet att bedriva detta utbildningsinnehåll med hjälp av distansstudier.

Med anledning av ändrade syn- och hörselkrav kommer fler sjömän att uppfylla kraven utan att behöva ansöka om undantag, vilket är en kostsam och tidskrävande process. Detta bedöms innebära en positiv konsekvens för den enskilde sjöman som berörs.

3.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen påverkas genom ökad belastning med anledning av ökat tillståndutfärdande till utbildningsanordnare. Tillståndutfärdandet bedöms ta cirka fyra timmar per utbildningsansökan i anspråk och det bedöms totalt röra sig om cirka 110–120 tillståndsansökningar med anledning av de föreslagna ändringarna. Även åtta utbildningsanordnare som tillhör offentlig sektor kommer att beröras av regleringsförslagen. Kostnaderna för dessa utbildningsanordnare är densamma som för företagen, vilket beskrivs under avsnitt C.

Regleringsförslagen rörande syn- och hörselkrav bedöms medföra en minskad arbetsbelastning för Transportstyrelsen i form av ett minskat antal undantagsprövningar.

3.5.4 Miljö

Transportstyrelsen har inte identifierat några miljömässiga effekter.

3.5.5 Externa effekter

Transportstyrelsen har inte identifierat några externa effekter.

3.6 Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Vi bedömer att reglering i enlighet med bifogat föreskriftsförslag är det mest effektiva sättet att uppnå önskade resultat. Flera av förslagen är motiverade av internationella krav, vilket kräver reglering för att på ett tydligt sätt visa att Sverige uppfyller kraven. Beträffande de förslag där vi har identifierat andra regleringsalternativ har vi gjort följande bedömning.

Nya möjligheter att utbilda till manskapsbehörigheter för vuxna

Vi har valt att föreslå nya utbildningsbilagor med utbildningsinnehåll och

omfattning rörande utbildningar ledande till manskapsbehörigheter som kan arrangeras av aktörer som inte är gymnasieskolor.

Alternativet till föreslagna utbildningsbilagor hade varit att i föreskrift enbart hänvisa till relevant STCW-reglering för respektive behörighet.

Vi bedömer dock att en tydlig reglering i föreskrift i form av utbildningsbilagor är nödvändig. Detta med anledning av att det Transportstyrelsen behöver säkerställa att de nya utbildningarna ligger på en nivå som är likvärdig med de befintliga gymnasieutbildningarna. Genom att föreskriva utbildningsbilagor blir regelverket även tydligt för aktuella utbildningsaktörer.

Förenkling av förnyelsekrav för certifikat

Vi har valt att föreslå att ta bort del i inträdeskravet för fortbildningskurserna för grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar samt snabba beredskapsbåtar som innebär att man ska ha tjänstgjort i minst tre månader under den senaste femårsperioden.

Inträdeskraven innehåller även krav om att man ska ha tidigare utbildning eller certifikat och ett alternativ hade varit att ta bort hela inträdeskravet.

Vi bedömer dock att ett inträdeskrav i form av tidigare genomförd utbildning eller certifikat är relevant att ha kvar. Detta med anledning av sjömän inte ska gå fel utbildningar och därmed inte kunna söka ut det certifikat de behöver.

Ändringar i utbildningsbilagor

Vi har föreslagit ändringar i de befintliga utbildningsbilagorna för krishantering, grundläggande säkerhet, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, snabba beredskapsbåtar, förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet, svensk författningskunskap samt sjukvårdare ombord. Dessa ändringar innefattar tillägg för att åtgärda brister i införlivandet av internationella krav. Ändringarna innefattar även förtydliganden av kravbilden i form av lärandemål och examinationsformer för vissa utbildningar.

Ett alternativ hade varit att föreslå att enbart åtgärda bristerna avseende internationella krav i utbildningsbilagorna.

Vi har dock gjort bedömningen att lärandemål behöver förtydligas och att förtydligande även behövs rörande i vilken utsträckning examination kan ske genom praktiskt utförande eller genom teori. Detta med anledning av att det vid tillsyn framkommit en variation bland godkända utbildningar rörande hur de genomförts.

3.7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 9-11 och 14 §§ samt 4 kap. 19 § förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, 5 och 6 §§ förordning (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk samt 4 kap. 38 b § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Notera att bemyndigandet i 4 kap. 19 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal är betecknad 4 kap. 16 § i nuvarande förordning. Ändringen av paragrafnumrering träder ikraft den 1 januari 2026.

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

Regleringsförslagen överensstämmer med EU-rättslig reglering och STCW-konventionen med tillhörande kod.

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

Transportstyrelsen föreslår att de ändrade reglerna träder ikraft den 1 mars 2026.

Reglerna rörande uppdaterade utbildningskrav för manskapsbehörigheter genom befintlig gymnasieutbildning bör träda ikraft så snart som möjligt, eftersom dessa nya skolverkskurser kommer användas redan under 2025. Befintliga beslut om godkända utbildningar enligt bilaga 6, 6 a, 12–15, 18, 18 a, 19, 19 a och 26 kommer dock att vara fortsatt giltiga till och med den 31 december 2026 i syfte att ge utbildningsanordnare tid att ställa om sin verksamhet.

Information om relevanta ändringar bör gå ut till berörda instanser samt publiceras på Transportstyrelsens hemsida.

4 Transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringsförslagen bedöms inte påverka funktionsmålet.

4.3 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringsförslagen bedöms i viss mån bidra till hänsynsmålet eftersom de medför tydligare och mer korrekta regler rörande utbildningar för sjömän, vilket kan leda till förbättrad säkerhet.

5 Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Företag som kommer att beröras av ändringsförslagen är samtliga utbildningsanordnare som är godkända av Transportstyrelsen. Dessa är 34 till antalet, varav två högskolor, två myndigheter och två rederier som bedöms höra till kategorin stora företag². Till kategorin små företag³ bedöms sju gymnasieskolor och sex privata aktörer tillhöra. Därtill finns 15 ytterligare aktörer som bedöms tillhöra kategorin mikroföretag⁴.

5.3 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen medför administrativa kostnader för utbildningsanordnare som arrangerar de föreskrivna utbildningarna i form av framtagande av nya kursplaner, och viss mån nytt kursmaterial. Tidsåtgången för detta varierar beroende på företagets storlek och dess administrativa resurser. En exakt tidsåtgång är svår att avgöra, men mot bakgrund av tidigare erfarenhet

² Bolag som sysselsätter fler än 250 personer i enlighet med definitionerna i 2003/361/EG

³ Bolag som sysselsätter färre än 50 personer i enlighet med definitionerna i 2003/361/EG

⁴ Bolag som sysselsätter färre än 10 personer i enlighet med definitionerna i 2003/361/EG

gällande kursansökningar bedöms att den genomsnittliga administrativa tidsåtgången bör vara ca 8 timmar per kurs.

Baserat på SCB:s lönestatistik för utbildningsväsendet är den genomsnittliga månadslönen 41 000 kr. Med semestertillägg, arbetsgivaravgift och tjänstepension blir den totala lönekostnaden 57 260 kr per månad. Detta innebär en genomsnittlig uppskattad administrativ kostnad på 2863 kr per utbildningsanordnare och utbildning.

Samtliga utbildningsanordnare får även ytterligare administrativa kostnader för att uppdatera sitt system för kvalitetsnormer. Vi bedömer att den genomsnittliga tidsåtgången är ca 10 timmar, vilket blir en uppskattad kostnad på 3579 kr.

5.4 Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

12.1 Grundläggande säkerhet

Utbildningen för grundläggande säkerhet föreslår utökas med fyra timmar med anledning av nytt utbildningsinnehåll. Detta medför kostnader för utbildningsanordnaren i form av utökade personalkostnader. Baserat på SCB:s lönestatistik för utbildningsväsendet är den genomsnittliga månadslönen 41 000 kr. Med semestertillägg, arbetsgivaravgift och tjänstepension blir den totala lönekostnaden 57 260 kr per månad.

Baserat på en timkostnad skulle detta medföra en genomsnittlig uppskattad kostnadsökning på cirka 1400 kr per instruktör och kurstillfälle. Dessa ökade kostnader kan innebära att avgiften för utbildningen ökar, vilket normalt bekostas av enskilda sjömän i de fall utbildningen inte ingår i ett utbildningsprogram inom gymnasie- eller högskoleutbildning.

5.5 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Regleringen bedöms inte påverka konkurrensförhållandena för företagen.

5.6 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Transportstyrelsen har inte identifierat någon ytterligare påverkan.

5.7 Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Små företag får ytterligare möjligheter att bedriva viss utbildning om de föreslagna reglerna träder ikraft. När det gäller de regleringsförslag som baseras på internationella krav finns inga möjligheter till särskild hänsyn.

6 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Regleringen innebär förtydliganden av utbildningars innehåll och krav på utbildningsverksamheten. Nya möjligheter att bedriva utbildning för manskapsbehörigheter samt grundläggande säkerhet.	Administrativa kostnader.	2863 kr per ansökan om uppdaterat utbildnings-tillstånd. 3579 kr för uppdatering av system för kvalitetsnormer. Extra instruktörs-kostnad på cirka 1400 kr per kurstillfälle i grundkurs grundläggande säkerhet. Tillstånds-avgift på 4000 kr per utbildnings-ansökan.	-
Medborgare	Sjömannen uppfyller internationella certifikatskrav. Fler sjömän kommer att uppfylla de internationella kraven på syn och hörsel. Fler sjömän kommer undgå utgifter för att	Längre utbildning i enlighet med bilaga 12, vilket kan medföra dyrare kursavgift i den mån utbildningen inte ingår i ett utbildningsprogram.	Ökat kursavgift för grundkurs i grundläggande säkerhet med cirka 1000 kr om kursen inte ingår i ett utbildningsprogram. 2500 kr – 4000 kr	-

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	ansöka om undantag från gällande syn- och hörselkrav.		beroende på om extra undersökning av specialist krävs.	
Staten m.fl.	Regleringen innebär att Sverige uppfyller STCW-konventionen. Tydligare kravbild gällande praktiska moment och lärandemål.	Ökad belastning i form av regelgivning och tillståndsgivning. I den mån utbildningsanordnare tillhör offentlig sektor blir effekterna de samma som för företag.	-	-
Externa effekter	-	-	-	-

7 Förslagets proportionalitet

Förslagen medför att vissa kostnader tillkommer med anledning av införande av utbildningsmoment som regleras internationellt. Reglerna innehåller dock även förslag som kan minska kostnader, exempelvis förtydliganden rörande möjlighet till distansstudier.

Förslagen bedöms sammantaget inte medföra större kostnader än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

8 Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen kan utvärdera konsekvenserna av förslagen rörande ändringar i utbildningsbilagor i samband med tillsyn av berörda utbildningsanordnare. Myndigheten kan även, efter en tid, följa upp vilken effekt de föreslagna nya utbildningsmöjligheterna rörande manskapsbehörigheter samt grundläggande säkerhetsutbildning för inre fart och traditionsfartyg fått.

9 Samråd

Transportstyrelsen har samrått ändringsförslagen rörande bilaga 27, system för kvalitetsnormer med samtliga utbildningsanordnare.

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

Julian Planken
Handläggare
Sjö- och luftfartsavdelningen
Julian.planken@transportstyrelsen.se

Oskar Sallerbäck
Handläggare
Sjö- och luftfartsavdelningen
oskar.sallerback@transportstyrelsen.se

Olle Thelaus
Handläggare
Sjö- och luftfartsavdelningen
olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Styrbjörn Bergström
Handläggare
Sjö- och luftfartsavdelningen
styrbjorn.bergstrom@transportstyrelsen.se

Nancy Asp
Handläggare
Sjö- och luftfartsavdelningen
nancy.asp@transportstyrelsen.se