

**Redovisning av regeringsuppdrag
gällande översyn av bemannings- och
behörighetsregler för nationellt
reglerade fartyg**



Innehåll

FACKORDLISTA	4
SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Regeringsuppdraget	7
1.2.1 Uppdragets genomförande.....	8
1.2.2 Avgränsningar	8
1.2.3 Förslag till författningsändringar	8
1.2.4 Maritima strategin	9
1.2.5 Tidsmässig synkronisering med de nya nationella föreskrifterna	9
1.2.6 Lägesrapportering till Näringsdepartementet	10
2 BEHÖRIGHETER FÖR INRE FART	11
2.1 Bakgrund till förslaget	11
2.2 Förslag till föreskriftsändringar.....	12
2.3 Sammanfattning av förslagets konsekvenser	12
2.4 Synpunkter från referensgruppen och remissvar	13
2.5 Förutsättningar för genomförande av föreskriftsförslaget.....	13
2.6 Process och tidplan	13
3 FUNKTIONSBASERAD BEMANNING	14
3.1 Bakgrund till förslaget	14
3.2 Förslag till föreskriftsändringar.....	14
3.3 Sammanfattning av förslagets konsekvenser	15
3.4 Synpunkter från referensgrupp	16
3.5 Förutsättningar för genomförande av funktionsbaserad bemanning.....	17
3.5.1 Författningsändringar	17
3.5.2 E-tjänst	17
3.5.3 Tillsyn	17
3.6 Process och tidplan	17
4 NÖDVÄNDIGA ÄNDRINGAR AV LAGAR OCH FÖRORDNINGAR	19
4.1 Ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	19
4.1.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	19
4.1.2 Förslag.....	20
4.1.3 Konsekvenser	21
4.1.4 Tidpunkt för författningsändringen.....	21

BILAGOR

1. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning (version omremiss 2017-08-31)
2. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal (version omremiss 2017-08-31)
3. Konsekvensutredning av förslag på ändrade behörighetskrav för tjänstgöring i inre fart (version omremiss 2017-08-31)
4. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning (utkast inför externremiss)
5. Konsekvensutredning av förslag på funktionsbaserad bemanning (utkast inför externremiss)
6. PM om ytterligare frågor kopplade till behörigheter och bemanning som lyfts fram av referensgruppen till projekt RUBB

Fackordlista

- **Bruttodräktighet:** Det bruttodräktighetstal som anges i fartygets gällande mätbrev
- **Inre fart:** Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).
- **SOLAS:** International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
- **STCW:** International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978
- **Säkerhetsbesättning:** Lägsta behörighetsnivå och lägsta antal befattningshavare som krävs för bemanna ett fartyg för säker drift.
- **Säkerhetsorganisation:** Det antal befattningshavare ombord på ett fartyg som krävs för att uppfylla fartygets nöd- och säkerhetsplaner.

Sammanfattning

I regeringens regleringsbrev för Transportstyrelsen gällande budgetåret 2016 ingick ett uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för fartyg som omfattas av projektet nationella föreskrifter (PNF). Företag och organisationer verksamma inom den nationella sjöfartsbranschen har länge framfört att Transportstyrelsens behörighets- och bemanningskrav inte alltid är anpassade till den dagliga verksamheten.

Transportstyrelsens arbete med regeringsuppdraget har bedrivits i form av ett projekt kallat ”RUBB” (regeringsuppdrag behörigheter och bemanning). RUBB har haft en gemensam intern styrgrupp med projektet för nationella föreskrifter (PNF). Projektet etablerade under hösten 2016 en extern referensgrupp bestående av olika organisationer, myndigheter, fackförbund och enskilda aktörer som varit delaktiga i framtagandet av de förslag som presenteras.

Transportstyrelsen föreslår föreskriftsändringar som syftar till att ge ökade möjligheter för sjömän inom skärgårdstrafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring samt att ge rederierna ökade möjligheter att bemanna sina fartyg. För erhållande av behörigheter i inre fart föreslår Transportstyrelsen sänkningar av tjänstgöringstider och ökade krav på bryggjtjänstgöring, handledning och praktikjournal. Som anpassning till skärgårdstrafikens särskilda förutsättningar föreslås att behörigheternas rättigheter för tjänstgöring ökas avseende fartygsstorlek. Förslaget gäller föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning som ska kunna träda ikraft den 1 januari 2018.

Transportstyrelsen föreslår också nya regler gällande funktionsbaserad bemanning av vissa fartyg. Utgångspunkt för förslaget är att de berörda fartygen inte längre ska omfattas av kravet på bemanningsbeslut och att redarna istället ansvarar för att ta fram och fastställa bemanningsplaner. Detta bedöms ge redaren både en större flexibilitet och ett tydligare ansvar för fartygens bemanning. Tanken är att ett fartyg ska kunna ha olika bemanningsplaner för olika verksamhetssituationer istället för att ha ett bemanningsbeslut från Transportstyrelsen som gäller för alla situationer.

För att de föreslagna reglerna om funktionsbaserad bemanning ska kunna träda i kraft behöver lagändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) beslutas av riksdagen. I rapporten framställs dessa nödvändiga ändringar av fartygssäkerhetslagen (2003:364). Införande av funktionsbaserad bemanning förutsätter också att Transportstyrelsen utvecklar en e-tjänst och tar fram vägledning och stödmaterial. Detta kan innebära behov av extra resurser och finansiering. Föreskriftsförslaget ska på externremiss under hösten 2017 och de nya reglerna bedöms kunna börja tillämpas tidigast under 2020. Tidplanen kan komma att behöva ses över beroende på när ändring kan ske av fartygssäkerhetslagen och när den nödvändiga e-tjänsten kan tas i drift.

Inom projektets referensgrupp har även andra områden lyfts fram där branschen ser behov av förändringar av regelverken. Det gäller bland annat vad en övergång från skeppsmätning i bruttodräktighet till längdmått skulle innebära för behörighets- och bemanningsreglerna, utvidgning av området för inre fart och tillämpningen av utländska behörigheter. Transportstyrelsen har gjort en översiktlig översyn av dessa frågor i ett PM som bifogas rapporten.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den del av den svenska sjöfartsnäringen som utgörs av rederier med färjor och passagerarfartyg i nationell fart har länge framfört att Transportstyrelsens behörighets- och bemanningskrav inte alltid är anpassade till den dagliga verksamheten. Bemanningen ombord på fartyg bestäms idag genom Transportstyrelsens beslut om säkerhetsbesättning. Besluten ska garantera en tillfredsställande sjösäkerhet under alla förhållanden vilken medför att bemanningskraven kan framstå som onödigt höga vid vissa tillfällen. Branschen har också framfört att det tar för lång tid att bli behörig till de olika befattningarna i skärgårdsflottans fartyg. En orsak är att man anser att myndigheten ställer orimliga krav gällande tjänstgöringstid med tanke på att säsongen i skärgårdstrafiken endast omfattar cirka tre månader per år. Detta till skillnad från övrig sjöfart där tjänstgöringen kan ske under hela året.

1.2 Regeringsuppdraget

I regeringens regleringsbrev för Transportstyrelsen gällande budgetåret 2016 ingick ett uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för fartyg som omfattas av projektet nationella föreskrifter (PNF). Uppdraget formulerades enligt följande:

Mot bakgrund av det pågående arbetet med en översyn av föreskrifter för den nationella sjöfarten, projektet nationella föreskrifter (PNF), ska Transportstyrelsen genomföra motsvarande översyn avseende bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för de aktuella fartygen. Inom ramen för arbetet ska myndigheten, så långt möjligt, beakta behovet av en tidsmässig synkronisering vid införandet av de nya nationella föreskrifterna och eventuella ändringar avseende bemanning och behörigheter. Transportstyrelsen ska inom ramen för arbetet lämna förslag på nödvändiga författningsförändringar. I arbetet ska myndigheten särskilt beakta de målsättningar som anges i den maritima strategin (N2015/6135/MRT). Transportstyrelsen ska redovisa en lägesrapport av genomförandet till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2016. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 2 oktober 2017.

1.2.1 Uppdragets genomförande

Transportstyrelsens arbete med regeringsuppdraget har bedrivits i form av ett projekt kallat ”RUBB” (regeringsuppdrag behörigheter och bemanning). RUBB har haft en gemensam intern styrgrupp med projektet för nationella föreskrifter (PNF). Huvuddelen av arbetet har genomförts på sektionen för sjöpersonal.

RUBB har utgjorts av två delar, dels översyn av behörighetsklasserna för inre fart gällande såväl tjänstgöringskrav som rättigheter och dels införande av funktionsbaserad bemanning. Projektet etablerade under hösten 2016 en extern referensgrupp bestående av olika organisationer, myndigheter, fackförbund och enskilda aktörer. Inbjudan till referensgruppen gick ut till den referensgrupp som arbetat med PNF. Genom möten och mejlutskick har referensgruppen getts möjlighet att diskutera och påverka förslagen som projektgruppen arbetat fram. Behörighetsföreskriften har också gått ut på extern remiss under tiden som arbetet med regeringsuppdraget pågått. Transportstyrelsen har under arbetets gång besökt flera olika branschorganisationer och informerat deras medlemmar om arbetet med regeringsuppdraget samt haft utbyte med andra berörda aktörer som till exempel sjöfartshögskolorna.

1.2.2 Avgränsningar

De nya reglerna är bara tänkta att omfatta behörigheter och bemanning i inre fart då det finns internationella krav som påverkar reglerna kring behörigheter och bemanning i vidare fart vilket begränsar möjligheterna att skapa alternativa regler för dessa.

1.2.3 Förslag till författningsändringar

Bifogat till denna rapport finns Transportstyrelsens förslag till föreskriftändringar gällande behörigheter i inre fart samt för funktionsbaserad bemanning i inre fart. Bifogat finns även tillhörande konsekvensutredningar. I denna rapport ges en sammanfattning av föreskriftsförslagen, konsekvenser, synpunkter från referensgruppen och från remissvar. Vidare redogörs för vilka ändringar som krävs i lagar och förordningar samt för andra behov som exempelvis utveckling av e-tjänst och vägledning.

1.2.4 Maritima strategin¹

I arbetet med uppdraget har målsättningarna i den maritima strategin beaktats. Följande delar av den maritima strategin har identifierats vara av betydelse att ta hänsyn till under arbetets gång:

- att regler och tillståndprocesser ska förenkla för företagen och skapa förutsättningar för fler jobb i både nya och befintliga företag
- att tydliga och långsiktiga förutsättningar skapas samtidigt som prioriterade allmänna intressen som exempelvis miljö och säkerhet behöver värnas
- att regler utformas på ett sådant sätt att de är teknik- och lösningsneutrala (mål/funktionsbaserade) för att möjliggöra kostnadseffektiva lösningar, skapa förutsättningar för anpassning till lokala eller företagsspecifika förutsättningar som kan medföra konkurrensfördel för företagen
- att mål/funktionsbaserade regler ställer högre krav på dokumentation hos företagen och på ett utvecklat arbete vid myndigheterna.

1.2.5 Tidsmässig synkronisering med de nya nationella föreskrifterna

När arbetet påbörjades undersöktes möjligheten att synkronisera den ändring av fartygssäkerhetslagen (2003:364) som krävs för att genomföra de funktionsbaserade bemanningsreglerna med det propositionsarbete som planeras för de lagändringar som krävs för genomförande av ett funktionsbaserat regelverk för den nationella sjöfarten gällande utrustning och konstruktion (PNF). Bedömningen gjordes att det inte var lämpligt att synkronisera tidplanerna eftersom det skulle medföra förseningar i det planerade propositionsarbetet. Att synkronisera genomförande och ikraftträdande för de olika delarna bedömdes inte heller vara motiverat ur ett branschperspektiv. Reglerna för behörigheter, bemanning och övriga delar i PNF berör olika delar av redarnas verksamhet och är på så vis fristående från varandra när det kommer till genomförandet. För branschen är det snarare en fördel att flera regeländringar på flera olika områden inte träder i kraft samtidigt.

¹ En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö, Näringsdepartementet, 2015. Hittas via <http://www.regeringen.se/informationsmaterial/2015/08/en-svensk-maritim-strategi--for-manniskor-jobb-och-miljo/>

1.2.6 Lägesrapportering till Näringsdepartementet

Till den 31 mars 2016 redovisade Transportstyrelsen en lägesrapport till Näringsdepartementet med en redogörelse över hur myndigheten avsåg att genomföra uppdraget med avseende på omfattning och tidplan.

2 Behörigheter för inre fart

2.1 Bakgrund till förslaget

För att få ut en viss behörighet som fartygsbefäl ställs krav på både fullgjord utbildning och på genomförd tjänstgöring ombord på lämpligt fartyg. De olika behörigheterna ger rätt till tjänstgöring i olika befattningar som befälhavare, överstyrman eller styrman på fartyg av viss storlek.

Med dagens krav på tjänstgöringstid har det visat sig svårt för dem som avslutat sina studier till fartygsbefäl klass VII inre fart, klass VIII inre fart och maskinbefäl klass VIII inre fart att kunna tillgodoräkna sig tillräcklig tjänstgöring inom fem år (det vill säga innan utbildningen förfaller). Det innebär att många som går utbildningar till fartygsbefäl inte får ut sina behörigheter. Ett annat problem är att det finns få tjänster som fartygsbefäl vilket begränsar möjligheten för dem som har för avsikt att få en behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart.

Sjömän som tjänstgör ombord på vägfärjor kan med dagens regler inte tillgodoräkna sig sjötiden fullt ut. Detta kan medföra problem med att bemanna dessa fartyg i framtiden.

Transportstyrelsen har även uppmärksammat en inlåsningsseffekt i nuvarande behörighetssystem. Effekten upplevs för dem som tjänstgör på ett fartyg med en bruttodräktighet under 20 i inre fart, där kravet för tjänstgöringen är lägst en examen för fartygsbefäl klass VIII. Tjänstgöringen på sådana fartyg kan i dagsläget inte tillgodoräknas för en behörighet som fartygsbefäl klass VIII inre fart, vilket är den behörighet som krävs för att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet över 20 i inre fart.

Fartygen i skärgårdstrafik har i allmänhet ökat i storlek, och de som ska tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet över 500 måste ha en behörighet som fartygsbefäl klass III eller högre. Även om det enligt arbetsförmedlingens statistik finns arbetslösa befäl med de behörigheter som krävs ser branschen att det är brist på personer som har tillräcklig erfarenhet inom skärgårdstrafik. Detta försvårar därmed bemanningen av fartyg i sådan trafik.

2.2 Förslag till föreskriftsändringar

Syftet med regleringsförslagen som Transportstyrelsen tagit fram är att ge ökade möjligheter för sjöpersonal inom skärgårdstrafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring samt att ge rederierna ökade möjligheter att bemanna sina fartyg.

Förslaget gäller föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning, se bilagorna 1 och 2.

Transportstyrelsen föreslår en sänkning av tjänstgöringstiden för erhållande av behörigheter som fartygsbefäl klass VI inre fart, VII inre fart, VIII inre fart samt maskinbefäl klass VIII inre fart. Detta motiveras av att tjänstgöringen enligt förslaget kvalitetssäkras genom ökade krav om bryggjänstgöring, handledning och praktikjournal. Behörigheten som fartygsbefäl klass VII inre fart föreslås också kunna erhållas genom sex månaders fartygsförlagd utbildning om denna fullgjorts som en kurs vid högskola. Transportstyrelsen föreslår också utökade rättigheter till tjänstgöring vad gäller behörigheterna fartygsbefäl klass V, VI, VII, VI inre fart, VII inre fart och VIII inre fart. Transportstyrelsen föreslår även att en ny behörighet som begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart skapas för att komma tillrätta med inlåsnings effekter för dem som är verksamma på fartyg med en bruttodräktighet under 20.

I bilagorna 1 och 2 återfinns remissversionerna av föreskriftsförslagen.

2.3 Sammanfattning av förslagens konsekvenser

Konsekvensutredning till de remitterade föreskriftsförslagen finns i bilaga 3.

Förslagen kommer beröra cirka 4 900 fartyg över 6 meter fördelade på cirka 3 600 rederier.

För rederierna innebär förslaget ökad tillgång till utbildad personal då det totala antalet fartygsbefäl med rätt till tjänstgöring i inre fart förväntas att öka. Detta innebär en större rekryteringsbas för samtliga rederier som bedriver verksamhet i inre fart.

För sjömännen innebär förslaget att de i större utsträckning kommer att erhålla den tjänstgöringstid som krävs för behörigheterna fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart samt maskinbefäl klass VIII inre fart snabbare och därmed förväntas yrkets attraktionskraft öka.

Förslaget innebär också att samtidigt som tjänstgöringstiden för att få behörighet som fartygsbefäl VI-VIII inre fart minskar, så medges rätt att tjänstgöra på större fartyg med dessa behörigheter. Transportstyrelsen är medveten om att det finns en risk med att minska kraven på tjänstgöringstid samtidigt som ökade rättigheter ger möjlighet att få ansvar för större fartyg. Samtidigt har rederierna ansvaret att säkerställa att besättningen har tillräcklig kunskap för sina arbetsuppgifter ombord, vilket framgår av fartygssäkerhetsförordningen.

2.4 Synpunkter från referensgruppen och remissvar

Transportstyrelsens ursprungliga förslag till föreskriftsändringar har till stor utsträckning påverkats under arbetets gång genom synpunkter från referensgruppen, högskolor och organisationer som svarat på remisserna. Diskussionerna i referensgruppen och synpunkterna i remissvaren har bland annat handlat om hur och av vem som praktiken ska kvalitetssäkras när kraven på tjänstgöringstid sänks och vilka ökade rättigheter som är rimliga för en viss behörighet. Transportstyrelsens ursprungliga förslag var mer långtgående vad gäller att öka behörigheternas rättigheter och att ge redarna ökat ansvar för att kvalitetssäkra praktiken ombord.

2.5 Förutsättningar för genomförande av föreskriftsförslaget

Transportstyrelsen bedöms få en ökad handläggning av behörighetsärenden under första kvartalet 2018 på grund av att sjömän förväntas ansöka om att uppdatera sina behörigheter inför sommarsäsongen 2018. Praktikjournaler ska också utvecklas av högskolorna i samverkan med Transportstyrelsen.

2.6 Process och tidplan

Föreskrifterna har varit ute på extern remiss två gånger och senaste remissomgången var i september 2017. Baserat på de inkomna synpunkterna planeras föreskriftsförslagen att färdigställas och beslutas under hösten för att kunna träda i kraft till den 1 januari 2018. Berörda sjömän ska då kunna ansöka om att få sina behörigheter uppdaterade och i de fall det är möjligt så ska det även gå att tillgodoräkna tjänstgöring retoraktivt.

3 Funktionsbaserad bemanning

3.1 Bakgrund till förslaget

Bemanning av fartyg ska idag ske enligt av Transportstyrelsen fattat beslut om säkerhetsbesättning där både lägsta behörighetsnivå och lägsta antal befattningshavare fastslås. Det finns även krav om att redaren ska tillse att bemanningen har tillräckligt antal befattningshavare ombord för att uppfylla fartygets nöd- och säkerhetsplaner (fartygets säkerhetsorganisation). Nuvarande bemanningssystem kan anses vara otydligt i den del som gäller bemanning avseende nöd- och säkerhetsplaner och Transportstyrelsen befarar att det i vissa fall inte tas hänsyn till dessa krav.

Transportstyrelsen kan även se att nuvarande bemanningssystem inte tar hänsyn till att fartygen kan bemannas på olika sätt vid olika omständigheter, till exempel om fartyget går med eller utan passagerare och om passagerarantalet varierar.

Ett annat problem med de nuvarande besluten om säkerhetsbesättning är att de är giltiga tillsvidare. Besluten ska bytas ut om förutsättningarna ändras men Transportstyrelsen kan se att många äldre beslut är oförändrade trots att förutsättningarna bör ha ändrats sedan besluten fattades. Detta kan leda till att det finns fartyg som bemannas i enlighet med beslut som inte speglar den aktuella verkligheten.

3.2 Förslag till föreskriftsändringar

Transportstyrelsen föreslår att nya regler införs gällande bemanning av vissa fartyg. Föreskriftsförslaget återfinns i bilaga 4. Utgångspunkt för förslaget är att de berörda fartygen inte längre ska omfattas av kravet på bemanningsbeslut och att redarna istället ansvarar för att ta fram och fastställa bemanningsplaner. Detta bedöms ge redaren både en större flexibilitet och ett tydligare ansvar för fartygens bemanning. Tanken är att ett fartyg ska kunna ha olika bemanningsplaner för olika verksamhetssituationer. Det finns många faktorer som kan påverka ett fartygs behov av bemanning, exempelvis teknisk utrustning, antal passagerare, gods och rutt. Passagerarantalet bedöms vara den enskilda faktor som har störst påverkan på fartygets bemanning. Med bemanningsplanerna blir bemanningen tydligare i och med att de ska omfatta både den bemanning som krävs för att framföra fartyget och för att uppfylla nöd- och säkerhetsplaner.

De funktionsbaserade bemanningsreglerna föreslås avgränsas till passagerarfartyg och fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som transporterar gods eller passagerare och som uteslutande trafikerar inre fart.

Genom en egen bedömning och verifiering ska rederiet komma fram till vilken besättningsstorlek och sammansättning som krävs för fartygets framförande och sjösäkerhet. Det kommer emellertid inte vara möjligt att påverka vilka behörigheter, certifikat eller utbildningar som krävs för de olika befattningarna ombord. Redaren ska fastställa sina bemanningsplaner och dokumentera de bedömningar som ligger till grund för planerna. Tanken är att fastställandet ska ske genom en e-tjänst som Transportstyrelsen tillhandahåller. Genom e-tjänsten ska också vägledning ges för att säkerställa att bemanningsplanerna överensstämmer med relevanta krav. Rederierna ska genom egenkontroll ansvara för att fartyget har rätt bemanningsplaner för den aktuella verksamheten och att dessa uppdateras vid behov. Varje år ska rederiet även se över om fartyget har rätt planer med tanke på vilken verksamhet som bedrivs och bekräfta att detta skett i Transportstyrelsens e-tjänst.

Genom riskbaserad tillsyn kommer Transportstyrelsen med stickprovskontroller såväl som med mer ingående kontroller säkerställa att fartygen bemannas på rätt sätt.

I den dagliga verksamheten kommer befälhavaren avgöra vilken bemanningsplan som ska användas för varje resa beroende på rådande omständigheter. Beslut om vilken bemanningsplan som ska användas dokumenteras i fartygets skeppsdagbok. Den aktuella bemanningsplanen ska anslås på väl synlig plats i fartyget så att passagerarna kan ta del av den.

I bilagorna 4 och 5 återfinns utkast till föreskriftsändringar inför remiss.

3.3 Sammanfattning av förslagets konsekvenser

Utkast till konsekvensutredning finns i bilaga 5.

Sammanlagt påverkas cirka 600 fartyg fördelade på knappt 400 fartygsägare som idag har bemanningsbeslut. Berörda rederier kan genom förslaget i vissa situationer anpassa sin personal, till exempel när det är färre passagerare ombord och därmed minska sina totala kostnader för verksamheten. Förslaget bedöms därmed kunna leda till ett visst ökat utbud av skärgårdstrafik under lågsäsong. Detta kan bidra till en skärgård som är mer tillgänglig under större delar av året, vilket ger möjligheter till en mer

levande skärgård genom att företag och medborgare i större utsträckning kan transportera sig och sina varor. Det skulle också kunna innebära att fler sjömän får möjlighet att arbeta under lågsäsong. Samtidigt kan de föreslagna funktionsbaserade reglerna innebära att rederierna i större utsträckning försöker anpassa bemanningen efter passagerarantal. Därmed finns det eventuellt risk för så kallade ”delade turer” där arbetspass delas upp till när efterfrågan är som störst och det totala antalet arbetade timmar därmed minskar.

Förslaget innebär vissa administrativa bördor för rederierna då de kommer behöva sätta sig in i det nya regelverket, ta fram nya bemanningsplaner samt årligen genomföra en översyn av bemanningsplanerna. Transportstyrelsen bedömer att det framförallt handlar om en initial insats.

3.4 Synpunkter från referensgrupp

Under projektets gång har Transportstyrelsen genom referensgruppen haft dialog med berörda branschorganisationer och fackförbund. Reaktionerna på förslaget om funktionsbaserad bemanning har varit blandade. Vissa är positiva till förslaget eftersom dagens bemanningssystem anses mindre flexibelt och begränsar möjligheter till anpassning efter olika omständigheter. Andra ser inte att införande av funktionsbaserad bemanning kommer innebära några större förändringar av bemanning ombord i praktiken. Det har även uttryckts oro över att ett flexibelt system som ger redaren större möjlighet och ansvar att påverka fartygets bemanning skulle innebära risk för underbemanning. En annan farhåga från branschen är att ett mer flexibelt system som i större utsträckning bygger på bedömningar kan leda till svårjämförbara anbud vid upphandling av kollektivtrafik till sjöss. Transportstyrelsen ser däremot fördelar med bemanningsplaner som tydliggör både den besättning som behövs för att framföra fartyget, det vill säga den personal som krävs för fartygets drift där befäl och manskap ingår, och den besättning som behövs enligt fartygets nöd- och brandplaner.

Transportstyrelsen förväntar sig få en mer tydlig bild av branschaktörernas inställning till funktionsbaserad bemanning efter att föreskriftsförslaget har varit på remiss i november 2017.

3.5 Förutsättningar för genomförande av funktionsbaserad bemanning

3.5.1 Författningsändringar

För att de föreslagna reglerna om funktionsbaserad bemanning ska kunna träda i kraft behöver lagändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364), beslutas av riksdagen, se kapitel 4.

3.5.2 E-tjänst

För att realisera förslaget med funktionsbaserad bemanning kommer det krävas ett stort arbete med att ta fram en e-tjänst och tillhörande stödmaterial. Utan en e-tjänst skulle genomförande av förslaget innebära omfattande administration och blir tungrovt för såväl rederierna som för Transportstyrelsen. En e-tjänst med inbyggd vägledning ska förenkla och underlätta för rederierna att göra rätt när de fastställer sina bemanningsplaner. Tanken är också att e-tjänsten ska göra bemanningsplanerna tillgängliga för passagerare, berörda företag och för myndigheter som till exempel Transportstyrelsen och Kustbevakningen. Utveckling och förvaltning av en e-tjänst kommer innebära behov av extra resurser och finansiering.

3.5.3 Tillsyn

I stället för att besluta om säkerhetsbesättning för fartyget kommer myndigheten att behöva gå över till en riskbaserad tillsyn. Tillsynen kommer att utgå från rederiets egenkontroll och systematiska sjösäkerhetsarbete för att säkerställa att bemanningsplanerna fungerar och att regelverkets krav uppfylls. För att säkerställa att fartygen även bemannas på rätt sätt kommer Transportstyrelsen även att genomföra stickprovskontroller såväl som mer ingående kontroller. På så sätt kan problemområden uppmärksammas och åtgärder vidtas. Ytterligare författningsändringar i lag och förordning kan behövas för att säkerställa att Transportstyrelsen har de bemyndiganden och sanktionsmöjligheter som krävs för att effektivt kunna kontrollera om redarna uppfyller sina åtaganden med bemanningsplanerna.

3.6 Process och tidplan

Enligt nuvarande tidplan ska föreskrifter om funktionsbaserad bemanning kunna börja tillämpas under 2020 men med tanke på behovet av lagändringar och utveckling av e-tjänst är det troligt att tidplanen kan

komma behöva revideras. Även branschen behöver ges tid att ställa om till det nya systemet och reglerna.

4 Nödvändiga ändringar av lagar och förordningar

4.1 Ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

För att de föreslagna reglerna om funktionsbaserad bemanning ska kunna träda i kraft behöver lagändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364), beslutas av riksdagen.

4.1.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

10 §

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en brutto-dräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare skall säkerhetsbesättning fastställas.

För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare ska säkerhetsbesättning fastställas. Detta gäller dock endast fartyg i vidare fart än inre fart.

På begäran skall säkerhetsbesättning fastställas också för ett fartyg som avses i första stycket och som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från någon annan.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Fartyg som uteslutande används i inre fart och som har ett beslut om fastställd säkerhetsbesättning får fortsätta att tillämpa beslutet till och med den XX, om beslutet är utfärdat innan denna lag träder i kraft och om förutsättningarna för beslutet inte ändras.

4.1.2 Förslag

Förslag

Kravet på säkerhetsbesättningsbeslut i 3 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) begränsas till fartyg i vidare fart än inre fart.

Enligt 3 kap. 17 § fartygssäkerhetslagen kan fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning istället omfattas av bemanningsföreskrifter meddelade med stöd av lagen. Dessa föreskrifter meddelas av Transportstyrelsen och omfattar till exempel bogserfartyg och fiskefartyg.

För att fartyg som transporterar gods eller passagerare ska kunna tillämpa funktionsbaserade bemanningsföreskrifter måste de undantas från kravet på beslut om säkerhetsbesättning. Genom den föreslagna lagändringen kommer de istället att omfattas av Transportstyrelsens föreskriftsbemyndigande.

Kravet på beslut om säkerhetsbesättning följer internationellt av kapitel V regel 14 i SOLAS-konventionen. Där framgår det att fartyg som omfattas av kapitel I ska ha sådant beslut (minimum safe manning document). Kapitel I omfattar alla fartyg på internationell resa med undantag för lastfartyg under 500 brutto, örlogsfartyg, fiskefartyg och vissa andra fartygstyper. Detta begränsar möjligheten för Sverige att skapa alternativ till beslut om säkerhetsbesättning.

Även om det finns möjlighet för Sverige att ha funktionsbaserade bemanningskrav för alla fartyg på nationell resa så har Transportstyrelsen valt att begränsa förslaget till fartyg i inre fart. Anledningen till detta är främst att det är där som behovet av mer flexibla bemanningskrav är som störst. En annan anledning är att det lagstiftningsmässigt är enkelt då fartyg i inre fart per definition inte kan göra internationella resor och därmed träffas av kravet i SOLAS. Att inkludera fartyg på nationell resa i vidare fart än inre fart skulle således innebära en mer komplicerad lagstiftning. Detta framstår dock inte som motiverat då behovet inte upplevs som lika stort där.

Det kan här även vara värt att nämna att Transportstyrelsen har bemyndigande enligt 4 kap. 38 och 39 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att både meddela föreskrifter om och i särskilda fall besluta att

fartyg som inte omfattas av kravet på fastställd säkerhetsbesättning i fartygssäkerhetslagen ändå ska ha det.

4.1.3 Konsekvenser

Konsekvenserna av införande av funktionsbaserad bemanning beskrivs i konsekvensutredningen till föreskriftsförslaget, se kapitel 3 samt bilaga X.

4.1.4 Tidpunkt för författningsändringen

Ändringen av lagen behöver komma till stånd under 2018 för att Transportstyrelsen ska kunna besluta föreskrifter som träder i kraft 1/1 2019.

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att bilaga 1, 3, 4, 5 och 6 till styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning ska ha följande lydelse.

2 kap.

1 § Handels- och traditionsfartyg som omfattas av dessa föreskrifter ska bemannas enligt följande:

1. Bilaga 1 gäller fartygsbefäl på handelsfartyg. I inre fart får dock handelsfartyg föras av den som har avlagt lägst förarintyg för fritidsbåt under förutsättning att fartyget

- a) inte är ett skepp, har en bruttodräktighet under 20 och har en maskinstyrka om högst 405 kW,
- b) inte är ett snabbt fartyg,
- c) förs av en person som har den erfarenhet av fartyget som krävs med hänsyn till dess trafikmönster, konstruktion och utrustning samt för handhavandet av fartygets maskineri, och
- d) nyttjas
 - av brandförsvaret och räddningstjänster i deras verksamhet
 - av utbildningsanordnare inom fritidsbåtssektorn vid utbildning,
 - som bastuflotte eller motsvarande.

Om fartyget nyttjas av utbildningsanordnare inom fritidsbåtssektorn vid högre nautisk utbildning än utbildning för förarintyg ska befälhavaren ha fullgjort lägst den utbildning som ges.

2. Bilaga 2 gäller fartygsbefäl på traditionsfartyg.

3. Bilaga 3 gäller för

a) maskinbefäl på handelsfartyg som uppfyller bestämmelserna i 25–34 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:1) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum, och

b) maskinbefäl på handelsfartyg som omfattas av TSFS 2017:26 och har obemannat maskinrum.

4. Bilaga 4 gäller för

a) maskinbefäl på handelsfartyg som inte uppfyller bestämmelserna i 25–34 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:1) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum, och

b) maskinbefäl på handelsfartyg som omfattas av TSFS 2017:26 och har bemannat maskinrum.

5. Bilaga 5 gäller för

a) maskinbefäl på traditionsfartyg som uppfyller bestämmelserna i 25–34 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:1) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum, och

b) maskinbefäl på traditionsfartyg som omfattas av TSFS 2017:26 och har obemannat maskinrum.

6. Bilaga 6 gäller för

a) maskinbefäl på traditionsfartyg som inte uppfyller bestämmelserna i 25–34 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:1) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

b) maskinbefäl på traditionsfartyg som omfattas av TSFS 2017:26 och har obemannat maskinrum.

Bilaga 2, 5 och 6 gäller endast när traditionsfartyg inte används som passagerarfartyg. (TSFS 2014:8)

Denna författning träder i kraft den XX XX 20XX.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Styrbjörn Bergström
(Sjö och luft)

Bilaga 1. Krav på utbildning och behörigheter för fartygsbefäl på handelsfartyg

Fartområde och befattning	Bruttodräktighet				
	< 20	20–40	41–70	71–150	151–499
<i>Inre fart</i>					
Befälhavare	Fartygsbefälsexamen klass VIII eller skepparexamen	BVIII	VIII	VII	VI
Överstyrman ¹	Fartygsbefälsexamen klass VIII eller skepparexamen	BVIII	VIII	VII	VII
<i>Närfart</i>					
Befälhavare	Utbildning som fartygsbefäl klass VII eller skeppare A-utbildning	VI	VI	VI	VI
Överstyrman ²	Utbildning som fartygsbefäl klass VII eller skeppare A-utbildning	VII	VII	VII	VII
<i>Europafart</i>					
Befälhavare	VI	III	III	III	III
Överstyrman	VII	V	V	V	V
Styrman ³	VII	V	V	V	V
<i>Oceanfart</i>					
Befälhavare	VI	III	III	III	III
Överstyrman	VII	IV	IV	IV	IV
Styrman ⁴	VII	V	V	V	V

¹ Överstyrman får undvaras på kort resa, dock inte på vissa snabba fartyg (se 2 kap. 11 §).

² Överstyrman får undvaras på kort resa om fartygets bruttodräktighet är högst 70, dock inte på vissa snabba fartyg (se 2 kap. 11 §).

³ 2:e styrman får undvaras under förutsättning att arbetstidsuttaget för kvarvarande fartygsbefäl, inom ramen för gällande vilotidslagstiftning, möjliggör att skeppstjänsten kan delas in i två vakter.

⁴ 2:e styrman får undvaras på fartyg med en bruttodräktighet om högst 70 under förutsättning att arbetstidsuttaget för kvarvarande fartygsbefäl, inom ramen för gällande vilotidslagstiftning, möjliggör att skeppstjänsten kan delas in i två vakter.

UTKAST

Bilaga 3. Krav på behörigheter och utbildning för maskinbefäl på handelsfartyg med obemannat maskinrum

Fartområde och befattning	Maskinstyrka (kW)			
	75–749	750–1500	1501– 3000	>3000
<i>Inre fart</i>				
Teknisk chef	¹	VII	IV	IV
1:e Fartygsingenjör ²	–	–	VIII	V
<i>Närfart</i>				
Teknisk chef	³	VI	III	I
1:e Fartygsingenjör	–	VI	VI	II
Fartygsingenjör ²	–	–	VII	V
<i>Europafart</i>				
Teknisk chef	VI	III	III	I
1:e Fartygsingenjör	–	IV	IV	II
Fartygsingenjör	–	–	–	V
<i>Oceanfart</i>				
Teknisk chef	IV	III	III	I
1:e Fartygsingenjör	VI ⁴	IV	IV	II
Fartygsingenjör	–	–	–	V

¹ På fartyg med en maskinstyrka om högst 405 kW ska den som är ansvarig för maskinens skötsel ha relevant erfarenhet av maskineriet. På fartyg med en maskinstyrka över 405 men under 750 kW ska minst en av besättningen ha avlagt lägst maskinbefälsexamen klass VIII eller maskinistexamen för aktuell maskintyp samt ha relevant erfarenhet av maskineriet.

² Får undvaras på kort resa.

³ På fartyg med en maskinstyrka om högst 405 kW ska minst en av besättningen ha avlagt lägst maskinbefälsexamen klass VIII eller maskinistexamen för aktuell maskintyp samt ha relevant erfarenhet av maskineriet. På fartyg med en maskinstyrka över 405 kW men under 750 kW ska minst två av besättningen ha avlagt sådana examina och ha sådan erfarenhet.

⁴ Får undvaras på fartyg med en maskinstyrka om högst 405 kW.

UTKAST

Bilaga 4. Krav på behörigheter för maskinbefäl på handelsfartyg med bemannat maskinrum

Fartområde och befattning	Maskinstyrka (kW)			
	75–749	750–1500	1501–3000	>3000
<i>Inre fart</i>				
Teknisk chef	VII eller Teknisk chef TF750 ånga ³	VII	IV	IV
1:e Fartygsingenjör ¹	VII eller Teknisk chef TF750 ånga ³	VIII	VIII	V
Fartygsingenjör ²	VII eller Teknisk chef TF750 ånga ³	VIII	VIII	VIII
<i>Närfart</i>				
Teknisk chef	VI	VI	III	I
1:e Fartygsingenjör	VII ¹	VI	VI	II
Fartygsingenjör	VIII ²	VII ¹	VII ¹	V ¹
<i>Europafart</i>				
Teknisk chef	VI	III	III	I
1:e Fartygsingenjör	VII	IV	IV	II
Fartygsingenjör	VII ¹	V ¹	V ¹	V
<i>Oceanfart</i>				
Teknisk chef	IV	III	III	I
1:e Fartygsingenjör	VI	VI	VI	II
Fartygsingenjör	VII	V	V	V

¹ Får undvaras på kort resa.

² Får undvaras på fartyg med en maskinstyrka om högst 405kW samt på kort resa.

³ Gäller endast ångfartyg.

UTKAST

Bilaga 5. Krav på behörigheter och utbildning för maskinbefäl på traditionsfartyg med obemannat maskinrum

Fartområde och

maskinstyrka (kW) Antal och kvalifikationer

Inre fart

75–405	Den som är ansvarig för maskinens skötsel ska ha relevant erfarenhet av maskineriet.
406–749	Minst en av besättningen ska ha avlagt lägst maskinbefälsexamen klass VIII eller maskinistexamen för aktuell maskintyp samt ha relevant erfarenhet av maskineriet.

Närfart och MOU-farvatten

75–405	Minst en av besättningen ska ha avlagt lägst maskinbefälsexamen klass VIII eller maskinistexamen för aktuell maskintyp samt ha relevant erfarenhet av maskineriet.
406–749	Minst två av besättningen ska ha avlagt lägst maskinbefälsexamen klass VIII eller maskinistexamen för aktuell maskintyp samt ha relevant erfarenhet av maskineriet.

UTKAST

Bilaga 6. Krav på behörigheter för maskinbefäl på traditionsfartyg med bemannat maskinrum.

Fartområde och befattning	Maskinstyrka (kW)	
	< 75 ³	75–749
<i>Inre fart</i>		
Teknisk chef	Teknisk chef TF75	Teknisk chef TF750
1:e fartygsingenjör ¹	Teknisk chef TF75	Fartygsingenjör TF750
Fartygsingenjör ²	Teknisk chef TF75	Fartygsingenjör TF750
<i>Närfart och MOU-farvatten</i>		
Teknisk chef	Fartygsingenjör TF750	Teknisk chef TF750
1:e fartygsingenjör ¹	Fartygsingenjör TF750	Fartygsingenjör TF750
Fartygsingenjör ²	Fartygsingenjör TF750	Fartygsingenjör TF750

¹ Får undvaras på kort resa.

² Får undvaras på kort resa samt på fartyg med en maskinstyrka om högst 405 kW.

³ Gäller enbart ångdrivna fartyg.

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal;

TSFS 20[YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 10 och 11 §§, 6 kap. 2 § och 7 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

dels att 2 kap. 13 och 16 §§, 4 kap. 6 och 9 §§, 5 kap. 9 § samt 7 kap. 2–4, 6, 7 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 6 kap. 21 § och 7 kap. 4 a, 11 och 12 §§, samt närmast före 6 kap. 21 § och 7 kap. 11 och 12 § nya rubriker av följande lydelse.

2 kap.

13 § Utöver vad som anges i 2 kap. 33 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska tjänstgöring som befälsassistent utformas enligt följande:

1. Tjänstgöringen ska minst omfatta en tid av sex månader och får genomföras på högst tre olika fartyg, som för ändamålet är godkända av Transportstyrelsen.

2. Tjänstgöringen ska fördelas på högst tre perioder, varav den kortaste perioden inte får understiga en tid av fyra veckor.

3. Tjänstgöringen ska övervakas av en särskilt utsedd handledare ombord samt genomföras och dokumenteras i enlighet med utbildningsjournaler som har godkänts av Transportstyrelsen. Utbildningsjournalen ska skickas in, om Transportstyrelsen begär det.

Bestämmelser om att den sammanlagda tjänstgöringstiden för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass V i vissa fall får minskas till 30 månader, finns i 2 kap. 7 § tredje stycket förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Bestämmelser om att delar av tjänstgöringstiden måste fullgöras i vissa fartområden och på fartyg av en viss bruttodräktighet finns i 2 kap. 7 § andra stycket i samma förordning. Denna tjänstgöringstid får inte minskas.

16 § Tjänstgöring på vägfärja får tillgodoräknas enbart för förnyelse av behörigheter enligt 2 kap. 17 och 25 §§ samt för utfärdande av behörigheter enligt 7 kap. Tjänstgöring på lin-dragen eller linstyrd vägfärja tillgodoräknas inte.

4 kap.

6 § I inre fart medför innehav av behörighet rätt att tjänstgöra i de befattningar som framgår av nedanstående tabell.

Rätt till tjänstgöring i inre fart

Behörighet	Bruttodräktighet					
	20–70	71–150	151–500	501–800	801–3000	> 3 001
Sjökapten	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman
Fartygsbefäl klass II	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman
Fartygsbefäl klass III	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman
Fartygsbefäl klass IV	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman
Fartygsbefäl klass V	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Styrman	Styrman
Fartygsbefäl klass VI	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Styrman	Styrman
Fartygsbefäl klass VII	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Styrman	Styrman
Fartygsbefäl klass VIII	Befälhavare Överstyrman Styrman	Styrman	Styrman	–	–	–
Matros	Matros	Matros	Matros	Matros	Matros	Matros
Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros

9 § I oceanfart medför innehav av behörighet rätt att tjänstgöra i de befattningar som framgår av nedanstående tabell.

Rätt till tjänstgöring i oceanfart

<i>Behörighet</i>	<i>Bruttodräktighet</i>			
	20–70	71–500	501–3000	> 3001
<i>Sjökapten</i>	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman
<i>Fartygsbefäl klass II</i>	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman
<i>Fartygsbefäl klass III</i>	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Styrman
<i>Fartygsbefäl klass IV</i>	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Styrman
<i>Fartygsbefäl klass V</i>	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman
<i>Fartygsbefäl klass VI</i>	–	–	–	–
<i>Fartygsbefäl klass VII</i>	–	–	–	–
<i>Fartygsbefäl klass VIII</i>	–	–	–	–
<i>Matros</i>	Matros	Matros	Matros	Matros
<i>Lättmatros</i>	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros	Lättmatros

5 kap.

9 § Rätt till tjänstgöring i oceanfart

Behörighet	Maskinstyrka (kW)			
	<750	750-1500	1501-3000	> 3001
Sjöingenjör	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.
Maskinbefäl klass II	1 Fartygsing. Fartygsing.	1 Fartygsing. Fartygsing.	1 Fartygsing. Fartygsing.	1 Fartygsing. Fartygsing.
Maskinbefäl klass III	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Teknisk chef 1 Fartygsing. Fartygsing.	Fartygsing.
Maskinbefäl klass IV	1 Fartygsing. Fartygsing.	1 Fartygsing. Fartygsing.	1 Fartygsing. Fartygsing.	Fartygsing.
Maskinbefäl klass V	Fartygsing.	Fartygsing.	Fartygsing.	Fartygsing.
Maskinbefäl klass VI	–	–	–	–
Maskinbefäl klass VII	–	–	–	–
Maskinbefäl klass VIII	–	–	–	–
Befaren maskinpersonal	Befaren maskinpersonal	Befaren maskinpersonal	Befaren maskinpersonal	Befaren maskinpersonal
Vaktgående maskinpersonal	Vaktgående maskinpersonal	Vaktgående maskinpersonal	Vaktgående maskinpersonal	Vaktgående maskinpersonal
Fartygseltekniker	Fartygseltekniker	Fartygseltekniker	Fartygseltekniker	Fartygseltekniker
Fartygselektriker	Fartygselektriker	Fartygselektriker	Fartygselektriker	Fartygselektriker

6 kap.

Återkallelse av behörighetsbevis

21 § Transportstyrelsen kan återkalla behörighetsbevis som omfattas av detta kapitel om de har utfärdats på felaktiga grunder.

7 kap.

2 § För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VI inre fart* ska sökanden, efter erhållande av behörighet som *fartygsbefäl klass VII inre fart* eller lägst *fartygsbefäl klass VII*

1. ha tjänstgjort i minst 6 månader som *fartygsbefäl* på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 70, eller

2. ha tjänstgjort i minst 12 månader som befälhavare på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 20.

3 § För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VII inre fart* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning enligt 9 kap. 14 §, och

1. ha fullgjort minst 12 månaders däckstjänstgöring, varav minst 6 månader på handelsfartyg i inre fart, där tjänstgöringen ska ha bestått av uppgifter som har samband med vakthållning på bryggan och skett under uppsikt av ett fartygsbefäl med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget,

2. ha fullgjort minst 24 månaders tjänstgöring som befälhavare på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 20, eller

3. tjänstgöringen enligt ovan får ersättas av handledd fartygsförlagd utbildning om denna fullgjorts som en kurs vid högskolan.

4 § För att få behörighet som *fartygsbefäl klass VIII inre fart* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning enligt bilaga 3, och

1. ha fullgjort minst 12 månaders däckstjänstgöring, varav minst 6 månader på fartyg i inre fart, där tjänstgöringen ska bestått av uppgifter som har samband med vakthållning på bryggan och skett under uppsikt av ett fartygsbefäl med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget, eller

2. ha fullgjort minst 24 månaders däckspraktik i inre fart på den fartygstyp behörigheten avser, och inför fartygsinspektör ha avlagt godkänt prov i att upprätthålla fartygets säkerhet.

Däckstjänstgöring enligt första stycket 1 ska vara fullgjord på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Behörigheten enligt första stycket 2, ska begränsas till att vara giltig för tjänstgöring på ett visst fartyg.

4 a § För att få behörighet som *begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart* ska sökanden

1. ha fullgjort godkänd utbildning enligt bilaga 3, och

2. ha fullgjort minst 12 månaders tjänstgöring som befälhavare på handelsfartyg i inre fart vars skrov har en längd om minst 6 meter.

6 § För att få behörighet som *maskinbefäl klass VIII inre fart* ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning enligt bilaga 4, och

1. ha fullgjort minst 6 månaders maskinrumstjänstgöring, eller

2. ha fullgjort minst 12 månaders tjänstgöring på fartyg med minst 400 kW maskinstyrka utan särskild maskinrumsbemanning och då deltagit i maskinens skötsel och handhavande.

7 § Giltighetstiden för ett behörighetsbevis om behörighet som fartygsbefäl begränsad till inre fart kan förlängas. Dock måste innehavaren kunna visa ett läkarintyg om att föreskrivna krav på syn och hörsel är uppfyllda. Läkarintyget får inte vara äldre än två år. Innehavaren ska dessutom

1. ha tjänstgjort till sjöss som fartygsbefäl på fartyg i yrkesmässig trafik med en bruttodräktighet om minst 20 i inre fart i minst 180 dagar under den senaste femårsperioden

2. ha utfört arbetsuppgifter som av Transportstyrelsen bedöms som likvärdiga med tjänstgöringen som föreskrivs i, punkt 1, eller

3. med godkänt resultat genomgått fortbildningskurs enligt bilaga 2.

För behörigheterna *fartygsbefäl klass VIII inre fart* och *begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart* krävs, i stället för fortbildningskurs enligt första stycket punkt 3, att en ny utbildning genomgås i enlighet med bilaga 3.

Om förlängningen avser ett behörighetsbevis som *begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart* kan tjänstgöringen enligt första stycket punkt 1 ha fullgjorts i inre fart på fartyg i yrkesmässig trafik vars skrov har en längd om minst 6 meter.

9 § I inre fart medför innehav av behörighet rätt att tjänstgöra i de befattningar som framgår av nedanstående tabell.

Rätt till tjänstgöring i inre fart

Behörighet	Bruttodräktighet					
	20–40	41–70	71–150	151–500	501–800	≥801
Fartygsbefäl klass VI inre fart	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	-
Fartygsbefäl klass VII inre fart	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	Överstyrman Styrman	-
Fartygsbefäl klass VIII inre fart	Befälhavare Överstyrman Styrman	Befälhavare Överstyrman Styrman	Styrman	Styrman	–	
Begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart	Befälhavare Överstyrman Styrman	-	-	-	-	
Matros inre fart	Matros	Matros	Matros	Matros	Matros	Matros

Återkallelse av behörighetsbevis

11 § Transportstyrelsen kan återkalla behörighetsbevis som omfattas av detta kapitel om de har utfärdats på felaktiga grunder.

Handledd fartygsförlagd utbildning

12 § Däckstjänstgöring för erhållande av behörighet som *fartygsbefäl klass VII inre fart* enligt 7 kap. 3 § får ersättas av en handledd utbildning om denna är genomförd och dokumenterad enligt följande:

1. Den handledda utbildningen ska ingå i en kurs och genomföras under ledning av en högskola.
2. Den handledda utbildningen ska vara ombordförlagd på fartyg i inre fart eller närfart och genomföras på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800.
3. Den ombordförlagda utbildningen ska omfatta minst 6 månader, varav minst 2 månader i inre fart, och uppfylla följande krav:
 - a) Den ombordförlagda utbildningen ska fullgöras i enlighet med en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsplan och dokumenteras i en utbildningsjournal.
 - b) Den ombordförlagda utbildningen ska genomföras på fartyg, som i samråd med Transportstyrelsen, har godkänts av den berörda högskolan.

Högskolan ska före godkännandet se till att förutsättningarna för ett bra genomförande och en god kontroll av den ombordförlagda utbildningen är uppfyllda.
 - c) Studenten ska, innan praktiken påbörjas, kunna uppvisa certifikat eller intyg över genomgången utbildning enligt bilaga 12.

d) Den berörda högskolan ska, efter det att den ombordförlagda utbildningen är avslutad, utvärdera om studenten har uppnått utbildningsmålen.

Denna författning träder i kraft den xx xxx xxxx.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Styrbjörn Bergström
(Sjö och luft)

UTKAST

Konsekvensutredning av förslag på ändrade behörighetskrav för tjänstgöring i inre fart

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår en sänkning av tjänstgöringstiden för erhållande av behörigheter som fartygsbefäl klass VI inre fart, VII inre fart, VIII inre fart samt maskinbefäl klass VIII inre fart. Detta motiveras av att tjänstgöringen enligt förslaget kvalitetssäkras genom ökade krav om bryggjtjänstgöring, handledning och praktikjournal.

Transportstyrelsen föreslår också utökade rättigheter till tjänstgöring vad gäller behörigheterna fartygsbefäl klass V, VI, VII, VI inre fart, VII inre fart och VIII inre fart.

Transportstyrelsen föreslår även att en ny behörighet som begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart skapas.

A. Allmänt

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att se över de krav gällande behörigheter för sjöpersonal som inte är internationellt reglerade, det vill säga behörigheterna för inre fart.

I arbetet med uppdraget ska målsättningarna i den maritima strategin beaktas. Det innebär bland annat att

- regler och tillståndprocesser ska förenkla för företagen och skapa förutsättningar för fler jobb i både nya och befintliga företag
- tydliga och långsiktiga förutsättningar skapas samtidigt som prioriterade allmänna intressen som exempelvis miljö och säkerhet behöver värnas
- reglerna utformas på ett sådant sätt att de är teknik- och lösningsneutrala (mål/funktionsbaserade) som möjliggör kostnadseffektiva lösningar, skapar förutsättningar för anpassning till lokala eller företagsspecifika förutsättningar som kan medföra konkurrensfördel för företagen

- högre krav ställs på dokumentation hos företagen och på ett utvecklat arbete vid myndigheterna.

Syftet med detta regleringsförslag är att ge ökade möjligheter för sjöpersonal att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring med tanke på skärgårdstrafikens korta säsonger samt att ge rederierna ökade möjligheter att bemanna sina fartyg.

Förslaget gäller föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning.

De olika behörigheterna ger rätt till tjänstgöring i olika befattningar som befälhavare, överstyrman eller styrman i inre fart kopplat till storleken på fartyg. Inre fart omfattar

- fartyg i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd
- fart i Kalmarsund
- nationell fart i Öresund
- fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Innan arbetet påbörjades sökte vi kontakt med flera grannländer i fråga om deras nationella krav för motsvarande trafik. Danska och finska sjöfartsmyndigheten inkom med svar, de övriga valde att inte delta. De data vi fått in visar att de finska kraven är mest jämförbara med de svenska, både vad gäller behörighetssystemet och skärgårdstrafiken. Finland har dock generellt lägre tidsmässiga krav för att erhålla behörigheter för skärgårdstrafik, något som Transportstyrelsen har haft i åtanke under arbetes gång. De regleringar vi nu föreslår innebär ett närmande till de finska praktikkraven.

Transportstyrelsen har även haft dialog med branschen och tagit dess synpunkter och förstått att det finns inlåsningseffekter för de lägre behörigheterna.

1.2 Problem kopplade till tjänstgöringskrav

De som avslutat sina studier för fartygsbefäl klass VII inre fart, VIII inre fart och maskinbefäl klass VIII inre fart anser att det är svårt för dem att tillgodoräkna sig tillräcklig tjänstgöring inom fem år (d.v.s. innan utbildningen förfaller).

De som har för avsikt att få en behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart anser sig ha svårt att tillgodogöra sig den tjänstgöring som behövs. Detta eftersom antalet tjänster som fartygsbefäl är begränsat.

Vi har uppmärksammat att sjömän som tjänstgör ombord på vägfärjor idag inte kan tillgodoräkna sig sjötiden fullt ut. Detta kommer att medföra framtida problem att bemanna dessa fartyg. Vi ser även att tjänstgöringen på vägfärjor inte är tillräcklig för att ge behörighet i enlighet med STCW-konventionen¹.

Vi har även uppmärksammat en trolig inlåsnings effekt i nuvarande behörighetssystem. Effekten upplevs för de som tjänstgör på ett fartyg med en bruttodräktighet under 20 i inre fart, där kravet för tjänstgöringen är lägst en examen för fartygsbefäl klass VIII. Tjänstgöringen på sådana fartyg kan i dagsläget inte tillgodoräknas för en behörighet som fartygsbefäl klass VIII inre fart vilket är den behörighet som krävs för att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet över 20 i inre fart.

1.3 Bemanningsproblem för fartyg med en bruttodräktighet över 500 i inre fart

Fartygen har i allmänhet ökat i storlek, och de som ska tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet över 500 måste ha en behörighet som fartygsbefäl klass III eller högre. Enligt arbetsförmedlingens statistik så finns det arbetslösa befäl med klass III eller högre året runt. Samtidigt ser branschen att det är det brist på personer med sådan behörighet som även har tillräcklig erfarenhet inom skärgårdstrafik, och att det därmed är svårt att bemanna dessa fartyg i sådan trafik.

1.4 Rättigheter för fartygsbefäl klass III och IV i oceanfart

Vid vår översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och rättigheter för sjöpersonal har vi, utöver behörigheterna för inre fart, kunnat se att behörigheterna för fartygsbefäl klass III och klass IV ger omotiverat låga rättigheter till tjänstgöring i oceanfart och föreslår att dessa ändras.

1.5 Svårt att återkalla felaktiga behörighetsbevis

Transportstyrelsen har få möjligheter att återkalla behörighetsbevis inom sjöfartsområdet i de fall de har utfärdats på felaktiga grunder. Detta skulle kunna leda till ett hot mot sjösäkerheten.

2 Vad ska uppnås?

Det Transportstyrelsen avser att uppnå med ändringsförslagen är ökade möjligheter för sjömän att hitta arbete, större möjligheter att bemanna fartygen i inre fart samt att fartygsbefälen uppnår en högre kompetens genom en mer kvalitetssäkrad tjänstgöring. Med en kvalitetssäkrad

¹ The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

tjänstgöring ser vi att det tidsmässiga tjänstgöringskravet kan sänkas och att vissa behörigheter kan få utökade rättigheter till tjänstgöring. Transportstyrelsen avser även att göra förändringar som motverkar inläsningseffekter mellan de olika behörigheterna för fartygsbefäl i inre fart. Transportstyrelsen avser också att införa regler som ger större möjligheter att återkalla behörighetsbevis inom sjöfartsområdet i de fall de har utfärdats på felaktiga grunder.

2.1 Föreslagna ändringar

2.1.1 Fartygsbefäl klass VI inre fart

Regleringsförslaget innebär att man ska kunna få behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart efter sex månaders tjänstgöring som fartygsbefäl i inre fart. Det förutsätter dock att man sedan tidigare har lägst en behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart. Förslaget anger att de sex månaderna ska vara fullgjorda på fartyg med en bruttodräktighet om lägst 70 (i stället för som i dag lägst 20). Anledningen till att vi föreslår detta är att också behörigheten som fartygsbefäl klass VI inre fart föreslås få utökade rättigheter till tjänstgöring, nämligen tjänstgöring som fartygsbefäl på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800 (i stället för som i dag högst 500).

Vi föreslår även att tjänstgöringskravet som fartygsbefäl klass VI inre fart ska kunna uppfyllas genom 12 månaders tjänstgöring, och då som befälhavare på fartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 20. Detta till skillnad från nuvarande krav som anger att man ska ha tjänstgjort som fartygsbefäl, det vill säga som styrman eller som befälhavare. Befintliga fartygsbefäl kan genom förslaget tillgodoräkna sig redan fullgjord tjänstgöring på fartyg med en bruttodräktighet under 70.

De föreslagna ökade rättigheterna enligt ovan motiveras genom att tjänstgöringen ska genomföras antingen på större fartyg än nuvarande krav eller genom att tjänstgöringen ska ske som befälhavare.

2.1.2 Fartygsbefäl klass VII inre fart

Regleringsförslaget medför att behörigheten som fartygsbefäl klass VII inre fart ska kunna erhållas efter 12 månader däcktjänstgöring på fartyg med en bruttodräktighet om minst 70. Detta kan jämföras med nuvarande krav om 24 månader av sådan tjänstgöring. Av de 12 månaderna kommer Transportstyrelsen att kräva att minst sex månader tjänstgöring ska ske i inre fart i syfte att erhålla kunskaper om de specifika förhållandena i inre fart. Dessa sex månader ska kvalitetssäkras genom att krav införs om att tjänstgöringen ska bestå av uppgifter som har samband med vakthållning på bryggan och ske under handledning av ett fartygsbefäl samt styrkas med

intyg framtaget av Transportstyrelsen. Syftet med bryggjtjänstgöringen är att erhålla tillräcklig kunskap och erfarenhet för att i ett senare läge själv kunna framföra ett fartyg som fartygsbefäl.

Transportstyrelsen föreslår även ett andra alternativ där behörigheten kan erhållas efter 24 månaders tjänstgöring som befälhavare på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 20 i inre fart. Tjänstgöring som befälhavare är mer meriterande än ospecificerad däckstjänstgöring och givet att de fartyg tjänstgöringen genomförs på är relativt små föreslås också tidsmässiga kravet vara längre. Detta motiverar att tjänstgöringen kan fullgöras på fartyg med en bruttodräktighet om minst 20.

Som ett tredje alternativ föreslår Transportstyrelsen att tjänstgöringskravet kan uppfyllas genom sex månaders fartygsförlagd utbildning om denna fullgjorts som en kurs vid högskolan. Den ombordförlagda utbildningen ska fullgöras i enlighet med en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsplan och dokumenteras i en utbildningsjournal. De berörda högskolorna ska, efter det att den ombordförlagda utbildningen är avslutad, utvärdera om studenten har uppnått utbildningsmålen.

Transportstyrelsen bedömer att fartygsförlagd utbildning inom en kurs vid högskolan medför en högre kvalitativ tjänstgöring. Detta då tjänstgöringen är kvalitetssäkrad genom utbildningsplan, utbildningsjournal samt att uppföljning sker av att utbildningsmålen uppnås.

En praktikjournal för den fartygsförlagda utbildningen kommer behöva tas fram av högskolorna i samverkan med berörda branschorganisationer och fackföreningar. Journalen ska sedan godkännas av Transportstyrelsen. En sådan journal ska bl.a. innehålla moment så som ombordrutiner, säkerhetsorganisation, reseplanering, navigering samt manövrering i hamn och till sjöss.

Då den ombordförlagda utbildningen till största del kommer att ske tillsammans med ett fartygsbefäl på fartygets brygga så finns en risk att viktiga moment i fartygets övriga drift förbises. Därför är det viktigt att praktikjournalen även innehåller moment som förtöjningsarbete, nödrutiner, arbetsmiljö, underhåll samt sjömanskap.

Transportstyrelsen föreslår att det alternativa kravet om 18 månaders däckstjänstgöring på handelsfartyg varav minst nio månader som matros inre fart för att erhålla behörigheten upphör att gälla. Transportstyrelsen bedömer att detta alternativ inte uppfyller de föreslagna kraven om kvalitetssäkrad tjänstgöring med tanke på de föreslagna utökade rättigheterna.

2.1.3 Fartygsbefäl klass VIII inre fart

Regleringsförslaget medför att behörigheten som fartygsbefäl klass VIII inre fart ska kunna erhållas efter 12 månader däcktjänstgöring istället för nuvarande krav om 24 månader. Av de 12 månaderna kommer Transportstyrelsen att kräva att minst sex månader tjänstgöring ska ske i inre fart i syfte att erhålla kunskaper om de specifika förhållandena i inre fart. Dessa sex månader ska kvalitetssäkras genom att krav införs om att tjänstgöringen ska bestå av uppgifter som har samband med vakthållning på bryggan och skett under handledning samt styrkas av ett fartygsbefäl med intyg framtaget av Transportstyrelsen. Syftet med bryggjänstgöringen är att erhålla tillräcklig kunskap och erfarenhet för att i ett senare läge själv kunna framföra ett fartyg som fartygsbefäl.

Transportstyrelsen avser även att behålla alternativet där behörigheten kan erhållas genom 24 månaders däckstjänstgöring på den fartygstyp som behörigheten avser tillsammans med en godkänd uppkörning. En sådan behörighet blir då giltig för tjänstgöring på ett visst fartyg. Transportstyrelsen ser svårigheter att korta ned tjänstgöringstiden med tanke på att det inte går att kvalitetssäkra tjänstgöringen på annat sätt än genom längre tid.

2.1.4 Begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart

Transportstyrelsen föreslår att en ny behörighet införs som heter begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart. Behörigheten föreslås kunna erhållas genom 12 månaders tjänstgöring som befälhavare på handelsfartyg i inre fart med en skrovlängd om minst 6 meter. En sådan behörighet föreslås ge rätt att vara befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om högst 40 i inre fart.

Anledningen till att den nya behörigheten föreslås är att det finns en viss inlåsningseffekt i dagens behörighetssystem där tjänstgöring på fartyg med en bruttodräktighet under 20 inte kan tillgodoräknas för erhållande av behörighet. Transportstyrelsen bedömer att tjänstgöring som befälhavare på ett fartyg om minst 6 meter är meriterande och bör kunna tillgodoräknas för en behörighet som krävs på fartyg med en bruttodräktighet över 20. Med tanke på att tjänstgöringen kan tillgodoräknas redan från 6 meters längd bedömer dock Transportstyrelsen att sådan tjänstgöring enbart kan leda till en behörighet med rättigheter på fartyg med en bruttodräktighet om högst 40 i inre fart.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning börjar reglera kravet om utbildning för befälhavare på handelsfartyg vid en längd om 6 meter. Med tanke på detta bedömer Transportstyrelsen att denna gräns är lämplig även för tillgodoräkning av tjänstgöring.

2.1.5 Maskinbefäl klass VIII inre fart

Dagens tjänstgöringskrav för att erhålla en behörighet som maskinbefäl klass VIII är antingen 12 månaders maskinrumstjänstgöring alternativt 24 månaders tjänstgöring på fartyg utan särskild maskinrumsbemanning och då deltagit i maskinens skötsel och dess handhavande.

Transportstyrelsen föreslår att tjänstgöringskravet ändras till minst 6 månaders maskinrumstjänstgöring alternativt 12 månaders tjänstgöring på fartyg utan särskild maskinrumsbemanning och då deltagit i maskinens skötsel och dess handhavande. Transportstyren bedömer att tjänstgöringskravet för behörigheten som är begränsad till inre fart bör skilja sig från tjänstgöringskravet för behörigheten för maskinbefäl klass VIII som ger rättigheter på fartyg utan krav på särskild maskinrumsbemanning i vidare fart än inre fart. Detta eftersom det i inre fart i regel är närmare till assistans. Sedan de befintliga tjänstgöringskraven föreskrevs har maskinerna som idag finns i fartygen blivit modernare och mer lättskötta vilket bidrar till att betydligt mindre skötsel och underhållsarbete behöver utföras ombord.

2.1.6 Förändrade rättigheter för tjänstgöring i inre fart

Behörigheterna som fartygsbefäl klass VII, klass VII inre fart och klass V kommer ge utökade rättigheter för tjänstgöring. Behörigheterna ger idag rätt att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om högst 70 i inre fart. Detta föreslås utökas till fartyg med en bruttodräktighet om högst 150 i inre fart. Behörigheterna ger idag rätt att tjänstgöra som överstyrman på fartyg med en bruttodräktighet om högst 500 i inre fart. Detta föreslås utökas till fartyg med en bruttodräktighet om högst 800 i inre fart för fartygsbefäl klass VII, klass VII inre fart.

Regleringsförslaget medför att antalet fartyg där det är möjligt att tillgodogöra sig tjänstgöring som fartygsbefäl för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart utökas. Detta bidrar till att sjömän som innehar en av behörigheterna som fartygsbefäl klass VII, klass VII inre fart eller klass V ges större möjlighet till kvalitativ tjänstgöring som fartygsbefäl.

Transportstyrelsen föreslår även att behörigheten som fartygsbefäl klass VI och klass VI inre fart kommer ges utökade rättigheter för tjänstgöring. Behörigheterna ger idag rätt att tjänstgöra som befälhavare och överstyrman

på fartyg med en bruttodräktighet om högst 500 i inre fart. Detta föreslås utökas till fartyg med en bruttodräktighet om högst 800 i inre fart.

Idag är kravet för att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet över 500 i inre fart lägst en behörighet som fartygsbefäl klass III. För att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass III krävs tre års högskolestudier samt ytterligare 36 månader tjänstgöring som fartygsbefäl på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 i närfart eller mer vidsträckt fart. Trots att kravet för att erhålla en behörighet som fartygsbefäl klass III är omfattande krävs ingen praktisk erfarenhet från fartyg i inre fart. Förslaget innebär att det blir enklare att bemanna fartyg med en bruttodräktighet över 500 med befälhavare som i större utsträckning än idag har erfarenhet från skärgårdstrafik.

För att motivera de ökade rättigheterna som befälhavare för behörigheten fartygsbefäl klass VI inre fart, föreslår Transportstyrelsen att tjänstgöringen för fartygsbefäl klass VI inre fart ska ske på fartyg med en bruttodräktighet om minst 70 i inre fart istället för dagens krav på bruttodräktighet om minst 20.

Behörighet som fartygsbefäl klass IV ger idag rätt att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om högst 500 i inre fart. Detta föreslås utökas till fartyg med en bruttodräktighet om högst 800. Eftersom fartygsbefäl klass VI inre fart ges utökade rättigheter för tjänstgöring i inre fart måste även behörigheten som fartygsbefäl klass IV ges ytterligare rättigheter med tanke på att både utbildning och praktik för fartygsbefäl klass IV är högre än för fartygsbefäl klass VI inre fart.

2.1.7 Förändrade rättigheter för tjänstgöring i oceanfart

Behörighet som fartygsbefäl klass III ger idag rätt att tjänstgöra som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om högst 3000 i Europafart, och behörighet som fartygsbefäl klass IV ger idag rätt att tjänstgöra som överstyrman på fartyg med en bruttodräktighet om högst 3000 i Europafart. STCW-konventionen begränsar dock inte dessa behörigheter till Europafart, och vi föreslår därför att begränsningarna gällande Europafart tas bort och att rättigheterna blir obegränsade gällande fartområde.

Behörighet som maskinbefäl klass III ger idag rätt att tjänstgöra som Teknisk chef på fartyg med en maskinstyrka om högst 3000 kW i Europafart. STCW-konventionen begränsar dock inte behörigheten till Europafart, och vi föreslår därför att begränsningen gällande Europafart tas bort och att rättigheten blir obegränsad gällande fartområde.

2.1.8 Tjänstgöring på vägfärja

Enligt nuvarande regelverk får sjömän som tjänstgör ombord på vägfärjor bara tillgodoräkna sig en fjärdedel av den verkliga tjänstgöringstiden, dock sammanlagt högst sex månader. Tjänstgöring på lindragen eller linstyrd vägfärja kan inte tillgodoräknas.

Regleringsförslaget innebär att tjänstgöring på vägfärjor kommer att kunna tillgodoräknas i sin helhet utan begränsning, dock enbart för behörigheter i inre fart samt för förnyelse av fartygs- och maskinbefälsbehörigheter. Tjänstgöring på lindragen eller linstyrd vägfärja kommer inte heller fortsättningsvis att kunna tillgodoräknas.

Syftet med regleringsförslaget är att vägfärjorna ska kunna behålla sin sjöpersonal och ta tillvara sjömännens erfarenhet av tjänstgöring i inre fart. Tjänstgöringen sker dock i ett begränsat område, och det gör att vi anser att tjänstgöringen inte kan tillgodoräknas för en förstagångsbehörighet i enlighet med STCW-konventionen.

2.1.9 Tillgodoräkning av tidigare tjänstgöring

Transportstyrelsen har för avsikt att tillgodoräkna tjänstgöring som skett innan de föreslagna reglerna träder ikraft. På så vis får även de sjömän som tjänstgjort innan reglernas ikraftträdande tillgodoräkna sin tjänstgöring. Detta under förutsättning att kraven för viss behörighet inte har specifika regler gällande när tjänstgöringen ska vara fullgjord.

2.1.10 Återkallelse av behörigheter

Vi föreslår att det införs en möjlighet att återkalla behörigheter som utfärdats på felaktiga grunder. Vi har bedömt att en generell återkallelsebestämmelse enbart kan införas i behörighetsförordningen. Av den anledningen har vi valt att införa återkallelsebestämmelser specifikt för behörigheter för inre fart och för traditionsfartyg (Transportstyrelsen är bemyndigad att föreskriva om dessa).

3 Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs

En effekt, om ingenting görs, är att det kommer kvarstå problem med att bemanna fartyg i inre fart. På grund av skärgårdstrafikens korta säsong tar det lång tid för fartygsbefälen att få tillräcklig tjänstgöringstid för att få sina behörigheter, vilket kan leda till att sjömän lämnar yrket i förtid.

En annan effekt är att det är svårt att få tillräcklig tjänstgöringen inom fem år från det att utbildningen avslutats (vilket är ett krav för ett utfärdande av behörighet).

En tredje effekt är fortsatta svårigheter med att tillgodoräkna sig den tjänstgöring som krävs för att få en behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart, efter att först ha fått en behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart. Detta eftersom antalet möjliga fartyg att tjänstgöra på är fortsatt begränsat.

En fjärde effekt är fortsatta svårigheter att bemanna fartyg med en bruttodräktighet över 500 med erfarenhet från skärgårdstrafik. Detta eftersom att det med nuvarande behörighetssystem krävs en utbildning till lägst fartygsbefäl klass V samt tjänstgöring utanför inre fart för att uppnå dagens krav till fartygsbefäl klass III.

En femte effekt är inläsningseffekterna för de som tjänstgör på fartyg med en bruttodräktighet under 70 och under 20 kvarstår. Det kommer vara fortsatt svårt att tillgodoräkna sig tjänstgöringstid för behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart eftersom tjänstgöringstiden på fartyg med en bruttodräktighet under 70 inte går att tillgodoräkna. Liknande effekt uppstår för de som tjänstgör på fartyg med en bruttodräktighet under 20, eftersom sådan tjänstgöring inte går att tillgodoräkna för en behörighet som fartygsbefäl klass VIII inre fart. Inläsningseffekterna medför även fortsatta svårigheter att bemanna och rekrytera personal då tjänstgöringstiden inte kan tillgodoräknas fullt ut.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi bedömer att det inte finns något annat alternativ än reglering för att uppnå önskad effekt. För att säkerställa att fartygsbefäl i inre fart har rätt kompetens krävs att utbildning och tjänstgöring regleras.

3.3 Regleringsalternativ

Det går alltid att diskutera om tjänstgöringskrav avseende tid och fartygsstorlek ska vara högre eller lägre. Vi har bedömt att förslaget är en rimlig avvägning mellan sjösäkerhet och branschens behov av hållbar bemanning.

Ett alternativ hade varit att enbart ändra tjänstgöringskraven för behörigheterna, och inte medge några ytterligare rättigheter för tjänstgöring gällande fartygsstorlek. Anledningen till att Transportstyrelsen föreslår ett alternativ där även ytterligare rättigheter medges är att detta bidrar till fler möjliga arbetstillfällen för den enskilde sjömannen samt att det blir enklare att bemanna fartyg i inre fart. Vi anser att ett regleringsalternativ utan ökade

rättigheter i enlighet med föreskriftsförslaget inte ger tillräcklig effekt för att uppfylla syftet med regeringsuppdraget.

4 Vilka är berörda?

Förslaget berör **sjömän** som tjänstgör eller kommer att tjänstgöra ombord på fartyg i inre fart. Transportstyrelsen bedömer att regleringen kommer att beröra de sjömän som idag tjänstgör på fartyg med en bruttodräktighet över 20 i inre fart med fartygsbefälsbehörighet klass VI-VIII inre fart, fartygsbefäl VI-VIII samt de personer som idag utbildar sig eller i framtiden kommer utbilda sig till fartygsbefälsbehörighet klass VI-VIII. Därutöver påverkas även de sjömän som idag tjänstgör i inre fart med fartygsbefälsbehörighet klass III-V samt de personer som idag utbildar sig eller i framtiden kommer utbilda sig till fartygsbefälsbehörighet klass III-V. Slutligen påverkas även de sjömän som idag har en utbildning till klass VIII inre fart men som tjänstgör på fartyg med en bruttodräktighet under 20 men över sex meter långa.

Därutöver påverkas maskinbefäl klass III samt fartygsbefäl klass III-IV i oceanfart. De får samma rättigheter i oceanfart som de redan har i Europafart.

Förslaget berör **företag** som yrkesmässigt bedriver rederiverksamhet med fartyg som är längre än 6 meter i inre fart.

Förslaget påverkar även de **högskolor** som genom förslaget ges möjlighet att erbjuda kurser innehållande tjänstgöringsmomenten för behörigheten fartygsbefäl klass VII inre fart. I dagsläget är det två högskolor som berörs av förslaget.

Transportstyrelsen berörs i arbetet med informationsinsatser och tillstånd i form av initialt ökat antal utfärdade behörigheter och uppdatering av befintliga beslut om säkerhetsbesättning.

5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

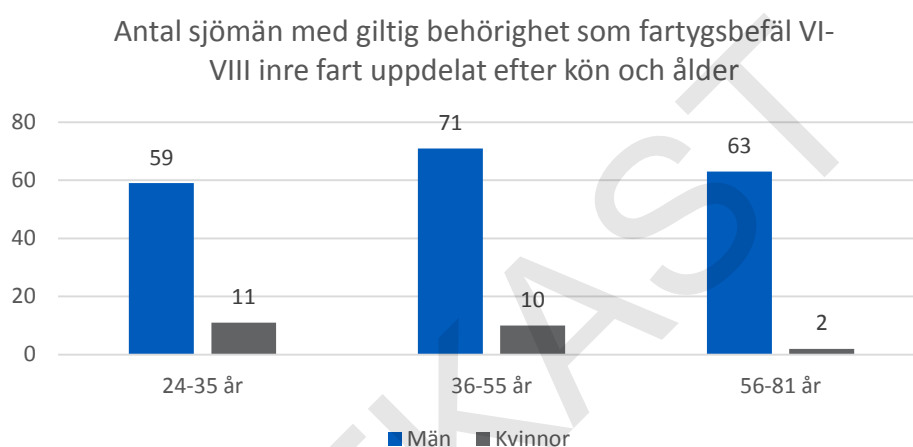
(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för vissa företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller för dessa ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för dessa företag beskrivs under avsnitt C.

Det finns cirka 4 900 fartyg över 6 meter fördelade på 3 581 rederier, eller företag som påverkas i större grad av förslaget, dessa företag beskrivs utförligare i kapitel 12. Utöver rederier påverkas även utbildningsanordnare i mindre grad, detta beskrivs vidare längre ner i kapitel 5.

5.2 Sjömän

5.2.1 Berörda sjömän

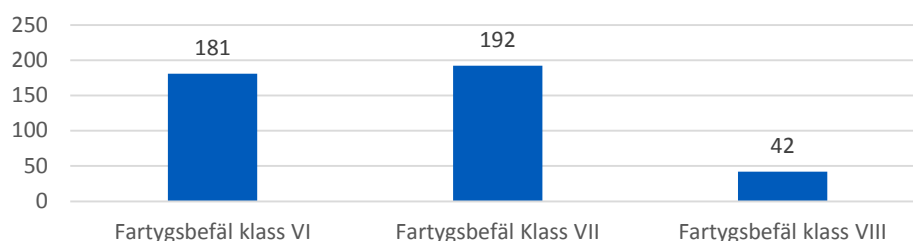
Idag finns det totalt 216 sjömän med giltig behörighet som fartygsbefäl VI-VIII inre fart som därmed kan tjänstgöra som befäl på fartyg med en bruttodräktighet över 20 inre fart. Dessa är fördelade enligt grafiken nedan.



Åldersfördelningen av behöriga fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart är relativt jämn. Det skiljer sig dock en del gällande könsfördelningen. Majoriteten av sjömännen är män, framförallt bland de äldre sjömännen där det endast finns två kvinnor. Nästan 15 procent av de behöriga befälen är över 67 år och kan i närtid gå i pension.

Sedan 2005 har det utfärdats 415 behörigheter för fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart, vilket illustreras i figuren nedan. Det bör noteras att alla dessa inte är giltiga idag. Det har endast varit ett fåtal personer som fått behörighet för fartygsbefäl klass VIII inre fart, medan fördelningen mellan fartygsbefäl klass VI inre fart och fartygsbefäl klass VII inre fart är relativt jämn.

Antal utfärdade inre fartsbehörigheter per behörighetstyp mellan 2005-2016



Årligen utfärdas i genomsnitt (mellan åren 2014-2016) 29 behörigheter för fartygsbefäl klass VI inre fart, 22 behörigheter för fartygsbefäl klass VII inre fart samt 7 behörigheter för fartygsbefäl klass VIII inre fart.

Därutöver finns även ett stort antal sjömän verksamma på fartyg under 20 brutto, men över 6 meter. Transportstyrelsen har idag inte kunskap om hur många sjömän med vilken typ av utbildning som arbetar på dessa fartyg. Men, det finns ca 4 300 sådana fartyg vilket kan ge viss vägledning i antal sjömän verksamma på fartygen.

De nuvarande föreskrifterna kräver 12 månaders sjötjänstgöring för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart och 24 månaders sjötjänstgöring för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VII-VIII inre fart. Bland de sjömän som vill erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart upplevs det idag som att det tar allt för lång tid att erhålla tillräcklig tjänstgöring. I många fall tar det längre än fem år, vilket innebär att utbildningen hinner förfalla. Anledningen är att under förutsättningen att ett 1:1-system² nyttjas, krävs det i genomsnitt dubbelt så lång kalendertid för att nå kraven till behörigheten, vilket innebär att det krävs 24 kalendermånader för att få behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart och 48 kalendermånader för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass VII-VIII inre fart. Därutöver påverkar också de korta säsongerna möjligheten ytterligare att få ihop sjötid. Förslaget innebär att sjömännen i större utsträckning kommer att erhålla den tjänstgöring som krävs för behörigheterna fartygsbefäl klass VI inre fart, fartygsbefäl klass VII inre fart, VIII inre fart och maskinbefäl klass VIII inre fart snabbare och i större utsträckning innan utbildningen blir äldre än fem år.

² För att få ihop 12 månaders tjänstgöring inre fart på handelsfartyg kommer vederbörande behöva arbeta i ungefär 24 månader. Anledningen är att man oftast arbetar i skift och därmed endast får ihop ungefär 15 dagar av tjänstgöring per kalendermånad. För att "samla ihop" till 12 månaders tjänstgöring krävs därmed ungefär 24 månaders arbetstid.

5.2.2 Antal sjömän som har möjlighet att inleda tjänstgöring för viss klass

Det är svårt att kartlägga hur många som i dagsläget strävar efter någon av de olika behörigheterna då de olika behörigheterna erhålls efter tjänstgöring och det finns inga tillgängliga register på hur många som tjänstgör för att få en viss behörighet. Det är dock, i viss mån, möjligt att kartlägga hur många som årligen utbildar sig och därmed har möjligheten att inleda tjänstgöring för en viss klass.

Enligt uppgifter från Chalmers tekniska högskola i Göteborg samt Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitet i Kalmar som båda ger utbildningen fartygsbefäl klass VII var det, under 2014 och 2015, i genomsnitt 79 personer per år som blev godkända på kursen och därmed kunnat påbörja sin tjänstgöring för att bli behöriga. Av erfarenhet går många av dessa till Kustbevakningen och fisket på fartyg som går i närfart. Andra tar anställning på Sjöfartsverket och andra statliga myndigheter, vilket innebär att alla dessa inte kommer försöka få behörighet till fartygsbefäl klass VII inre fart utan snarare satsa på alternativa karriärer i land.

Efter dialog med branschen antas att ca 60-70 procent av de som slutfört utbildningen söker sig vidare till arbete i inre fart. Det skulle då handla om 51 personer som årligen vill genomföra däckttjänstgöring för att få sin behörighet till fartygsbefäl klass VII inre fart. Motsvarade värden redovisas inte för fartygsbefäl klass VI inre fart och fartygsbefäl klass VIII inre fart. Anledningen till att liknande siffror inte redovisas för klass VI inre fart och klass VIII inre fart beror på svårigheterna att identifiera tillförlitliga siffror.

För att få behörighet som fartygsbefäl klass VI inre fart är kravet att först uppnå kraven för klass VII inre fart, därutöver ska man även tjänstgöra som fartygsbefäl i minst 12 månader på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 20. I dagsläget finns det nästan 100 sjömän som har behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart och därmed kan sträva efter att få tillräcklig tjänstgöringstid för att kvalificera sig till fartygsbefäl klass VI inre fart.

För att få behörighet som fartygsbefäl klass VIII inre fart krävs idag en fartygsbefälsexamen klass VIII samt att sökande har fullgjort minst 24 månader däckttjänstgöring varav minst 12 månader på fartyg i yrkesmässig trafik i inre fart. Som nämnts ovan utfärdas årligen väldigt få behörigheter som fartygsbefäl klass VIII inre fart, men det är många som genomgår och klarar kursen fartygsbefälsexamen klass VIII. Sedan 2014 har ca 1 000 personer årligen fått fartygsbefälsexamen klass VIII. Många av dessa söker fartygsbefäl klass VIII, faller bort från sjöfartsyrket helt eller arbetar på fartyg med en bruttodräktighet under 20 och får därmed aldrig ut sin

behörighet som fartygsbefäl klass VIII inre fart. Det nya förslaget tar bort den inlåsningseffekten och tillåter dessa personer att istället få ut en behörighet som begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart. Hur många personer som årligen kan tänkas ansöka om en behörighet som begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart är mycket svårt att uttala sig om. Rimligen kommer många ansökningar ske initialt för alla de personer som idag uppfyller kraven. Transportstyrelsen bedömer att framöver kan mellan 50-200 årligen tänkas kvalificera sig för behörigheten.

Sammanlagt påverkar därmed förslaget ca 150-200 sjömän som strävar efter att bli behöriga som fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart samt 50-200 sjöman som årligen kan ansöka om behörighet som begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart.

5.2.3 Behörighetsförlängande utbildning

I de fall när sjömannen skaffat sig sin utbildning innan man börjat sin första tjänstgöring till sjöss och man inte lyckas få tillräcklig tjänstgöringstid inom fem år blir sjömannen tvungen att gå en behörighetsförlängande utbildning. För fartygsbefäl klass VII inre fart blir konsekvensen att sjömannen inte i lika stor utsträckning blir tvungen att gå ovan nämnda kurs, vilket idag kostar ca 23 000 kronor exklusive moms hos en av Transportstyrelsens godkända utbildningsanordnare. Kursen omfattar 98 timmar vilket innefattar 10 dagars utbildning samt självstudier, vilket innebär att sjömannen måste bekosta boende som uppskattas till 1 000 kronor per natt för hotell. Antalet sjömän som genomgår behörighetsförlängande utbildning till följd av att deras grundutbildning är äldre än fem år går inte att kvantifiera då sjömän går sådan utbildning även av andra anledningar.

För fartygsbefäl klass VIII inre fart blir konsekvenserna att sjömannen inte i lika stor utsträckning blir tvungen att gå en ny utbildning för fartygsbefäl klass VIII, vilket kostar ca 10 000 kronor exklusive moms hos en av Transportstyrelsens godkända utbildningsanordnare. Kursen omfattar 100 timmar vilket brukar innefatta ca 5 dagars utbildning samt självstudier, vilket innebär att sjömannen måste bekosta boende som uppskattas till 1 000 kronor per natt för hotell. Antalet sjömän som genomgår denna utbildning till följd av att deras grundutbildning är äldre än fem år går inte att kvantifiera då sjömän även går sådan utbildning av andra anledningar.

För maskinbefäl klass VIII inre fart blir konsekvenserna att sjömannen inte i lika stor utsträckning måste gå en ny utbildning för maskinbefäl klass VIII, vilket kostar ca 5 000 kronor exklusive moms hos en av Transportstyrelsens godkända utbildningsanordnare. Kursen omfattar 80 timmar vilket brukar innefatta ca 5 dagars utbildning samt självstudier, vilket innebär att

sjömannen måste bekosta boende som uppskattas till 1 000 kronor per natt för hotell. Antalet sjömän som genomgår denna utbildning till följd av att deras grundutbildning är äldre än fem år går inte att kvantifiera då sjömän även går sådan utbildning av andra anledningar.

5.2.4 Förändringar på arbetsmarknaden

För de sjömän som ska tjänstgöra ombord på fartyg i inre fart kommer regleringen medföra att de kan tjäna ihop sin sjötid på fler fartyg samt att de snabbare kommer ut i arbetslivet som fartygsbefäl. I de flesta fall kommer även rättigheterna för tjänstgöring i inre fart att öka, vilket medför att den enskilde sjömannen kommer få fler möjliga fartyg att tjänstgöra på. Förslaget innebär också att de inlåsnings effekter som finns i de nuvarande föreskrifterna mildras och befäl har större möjlighet att därmed tjäna ihop sjötid och göra karriär inom sjöfarten. Alla dessa aspekter tillsammans bedöms leda till en mer öppen och flexibel arbetsmarknad. Vidare kan förslaget även innebära att fler personer fortsätter inom sjöfarten efter genomförd utbildning, då möjligheterna att nå befälsbefattning ökar.

Initialt kommer många sjömän få sin behörighet då kraven på däcktjänstgöring minskar, vilket på kort sikt kan medföra en större konkurrens om arbetstillfällen och en överetablerad marknad för fartygsbefäl och därmed även eventuell brist på däckspersonal. Det lägre behörighetskravet kan också leda till att yrket blir mer attraktivt då det är enklare att få sin behörighet kan det i sin tur innebära större konkurrens om arbetstillfällen och eventuellt ökad arbetslöshet i branschen. För de sjömän som inte är kollektivavtalsanslutna kan den ökade konkurrensen även innebära försämrade arbetsvillkor, med eventuellt lägre lön.

5.3 Medborgare

Eftersom antalet behöriga befäl troligtvis ökar kommer redaren ha större möjlighet att anställa personal med högre kompetens, vilket i sin tur kan medföra en ökad trygghet och pålitligare trafik. Fler behöriga befäl ger också större möjligheter att utveckla skärgårdstrafiken vilket skulle innebära ökad tillgängligheten för medborgarna.

5.4 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Förslaget kan komma att bidra till att kollektivtrafiken till sjöss i inre fart kommer att bli mer tillförlitlig genom att fartygen framförs av en mer kunnig besättning tack vare ökad kvalitetssäkring av den behörighetsgrundande tjänstgöringen och att fartygsbefälen i större grad har erfarenhet från skärgårdstrafik. Redaren kan även komma att få det lättare

att bemanna fartygen. Detta kan leda till ekonomiska besparingar för de som upphandlar kollektivtrafiken och en förbättrad infrastruktur för regionen.

För den ansvariga myndigheten Transportstyrelsen innebär förslaget initialt en ökad arbetsbelastning i form av ökat antal behörighetsansökningar, förändrade bemanningsbeslut samt ökat behov av informationsinsatser. Därutöver kommer arbetsbelastningen också öka då intygen som styrker sjötid kommer inkomma i pappersformat istället för digitalt format som det är idag eftersom fartyg med en bruttodräktighet under 20 i dag inte är mönstringspliktiga. För de fartyg med en bruttodräktighet över 20 som är mönstringspliktiga registreras idag sjömännens tjänstgöring digitalt i Transportstyrelsens sjömansregister.

Statliga arbetsgivare som bedriver rederinäring behandlas under kapitel 12.

5.5 Utbildningsanordnare

Förslaget påverkar två högskolor ([Chalmers tekniska högskola](#) och [Linnéuniversitet](#)) som genom förslaget ges möjlighet att erbjuda utbildningar där teori varvas med praktik som direkt efter avslutat utbildning kan leda till en behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart. I de fall sjömannen inte lyckas få tillräcklig tjänstgöringstid inom fem år blir denne tvungen att gå en behörighetsförlängande utbildning för fartygsbefäl för att kunna fortsätta mot behörigheten. Förslaget innebär att detta i framtiden inte kommer behöva utnyttjas i lika stor utsträckning, vilket påverkar de utbildningsanordnare som ger kursen. Det kommer innebära minskade intäkter från kursavgifter. Konsekvenserna ses dock i det stora hela som marginella givet utbildningsanordnarnas hela verksamhet.

5.6 Externa effekter

Med en ökad kvalitetssäkring av tjänstgöringen för att bli behörig som fartygsbefäl i inre fart ser Transportstyrelsen att den förslagna regleringen kan ge minskat slitage på fartyg och hamnar samt en ökad förståelse för fartygens påverkan på den omkringliggande miljön. Ett fartygsbefäl med en i högre grad kvalitetssäkrad tjänstgöring kommer att bidra till en högre situationsmedvetenhet som i förlängningen bör kunna minska risken för olyckor och tillbud.

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

Om övervägt regleringsalternativ i enlighet med kapitel tre skulle införlivas hade detta gett en viss effekt i form av kortare tjänstgöringskrav, vilket skulle leda till en kostnadsbesparing för både sjömän och rederier. Den

föreslagna regleringen medför även att ytterligare rättigheter medges för tjänstgöring gällande fartygsstorlek. Detta bidrar till fler möjliga praktikplatser, ökad flexibilitet samt att det blir enklare att bemanna fartyg i inre fart. Transportstyrelsen anser att ett regleringsalternativ utan ökade rättigheter i enlighet med föreskriftsförslaget inte ger tillräcklig effekt för att uppfylla syftet med regeringsuppdraget.

7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 10§, 4 kap. 16 § och 5 kap. 7 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

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

De delar av regleringsförslaget som gäller behörigheter för inre fart berörs inte av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler utan regleras nationellt. Förslaget som berör ändrade rättigheter för behörigheterna som gäller fartygsbefäl klass III, IV och maskinbefäl klass III sker en harmonisering till STCW-konventionen.

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

De nya regleringarna föreslås träda ikraft den 1 januari 2018 och Transportstyrelsen bedömer i dagsläget att ingen särskild hänsyn behöver tas gällande tidpunkten. I syfte att informera berörda parter planerar Transportstyrelsen att genomföra riktade informationsinsatser innan ikraftträdandet.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

10 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget beräknas främja en positiv utveckling relaterat till funktionsmålet. Genom att utöka rättigheterna för behörigheten som fartygsbefäl klass VI inre fart till tjänstgöring som fartygsbefäl på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800 istället för dagens gräns på 500 samt minska inlåsnings effekterna för fartygsbefäl på de mindre fartygen bedöms problemet med tillgång på behöriga fartygsbefäl med erfarenhet av skärgårdstrafik i inre fart att minska. Detta torde innebära en säkrare kompetensförsörjning för aktuell trafik och därmed skapa öka tillgänglighet för människor och gods för transport i inre fart.

11 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Med en ökad kvalitetssäkring av tjänstgöring för att bli behörig som fartygsbefäl i inre fart ser Transportstyrelsen att den förslagna regleringen kan ge minskat slitage på fartyg och hamnar samt en ökad förståelse för fartygens påverkan på den omkringliggande miljön.

Den ökade kvalitetssäkringen genom tjänstgöring kan även bidra till säkrare transporter och därmed färre olyckor. Finland har ett liknande system som det som nu föreslås av Transportstyrelsen. Olycksstatistik från Finland och Sverige från 2003 och framåt har gått igenom för att analysera och utvärdera om det fanns några statistiska skillnader för olyckor som kan kopplas till olika behörighetssystem. Olyckor där den mänskliga faktorn varit bidragande till att olyckan inträffat plockades ut ur materialet för att analysera eventuella skillnader i kompetens och erfarenhet hos befälen. Eftersom behörigheterna gäller fartyg i inre fart jämfördes olycksstatistik i inre fart med Finlands motsvarande områden I och II. Statistiken visade sig dock inte vara möjlig att utvärdera då uppgifter saknades om vilka behörigheter personerna som framfört fartygen hade. Det går vidare inte att se några olyckstrender för respektive land då det finns tveksamheter om statistiken är tillräckligt tillförlitlig. I statistikunderlaget från Finland förekommer färre rapporter som gäller mindre allvarliga olyckor men det

kan bero på skillnader i rapporteringsbenägenhet snarare än att det faktiskt är färre olyckor av den typen.

Förslaget innebär att samtidigt som tjänstgöringstiden för att få behörighet som fartygsbefäl VI-VIII inre fart minskar, så medges rätt att tjänstgöra på större fartyg med dessa behörigheter. Detta innebär att det är teoretiskt möjligt att efter endast 12 månader³ på fartyg med en bruttodräktighet om minst 70 få behörighet som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om 800. I det teoretiska fallet har tjänstgöringstiden minskat med 72 procent, från 36 månader till 10 månader, samtidigt som behörigheten har ökat med 60 procent, från fartyg med en bruttodräktighet upp till 500 till fartyg med en bruttodräktighet upp till 800. Transportstyrelsen är medveten om att det finns en risk med att minska erfarenhetskraven samtidigt som möjligheten att få ansvar för större fartyg ökar. Det är stor skillnad mellan fartyg med bruttodräktighet om 70 jämfört med fartyg med en bruttodräktighet om 800. De kortare tjänstgöringstiderna kan exempelvis innebära att fartygsbefäl inte haft möjligheten att få erfarenhet av komplicerade situationer som säsongsvariationer, extremt väder eller trafikrelaterade situationer och det är denna erfarenhet som sedan kan användas när fartygsbefälet själv råkar i liknande situationer. Men, av fartygsförordningen framgår att rederiet har ett ansvar att säkerställa att besättningen har tillräcklig kunskap för sin tjänstgöring ombord. Vanligtvis får fartygsbefälen större ansvar över tid och fartygsstorleken anpassas efter erfarenhet och mognadsgrad. För att säkerställa att nya befälhavare har tillräcklig kunskap genomför många rederier en provperiod där det nya befälet framför fartyget tillsammans med ett mer erfaret befäl för att säkerställa det nya befälets kompetens och därmed bedömer Transportstyrelsen att säkerheten inte kommer äventyras.

Förslaget innebär även att fartygsbefäl inte nödvändigtvis behöver ha erfarenhet av däcktjänstgöring då de istället kan genomföra en sex månaders fartygsförlagd utbildning och direkt bli befäl. Även om den fartygsförlagda utbildning innehåller moment som är av den karaktär som utförs av däckspersonalen finns det en risk att inte behöva arbeta som däckspersonal innan man bli fartygsbefäl då det kan vara svårt att sätta sig in i deras situation. Även i detta bedömer Transportstyrelsen att arbetsgivarna har stor kompetens att bedöma fartygsbefälens lämplighet. Troligtvis skulle en oförståelse för däckspersonalens situation framkomma under den tidigare nämnda provperioden där det nya befälet framför fartyget tillsammans med ett mer erfaret befäl för att säkerställa det nya befälets kompetens.

³ 6 månaders fartygsförlagd utbildning samt 6 månader som fartygsbefälstjänstgöring båda på handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om minst 70

C. Företag

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

Det finns cirka 4 900 fartyg över 6 meter fördelade på 3 581 rederier, eller företag som påverkas av förslaget. Statistiken är hämtad från det svenska fartygsregistret samt Transportstyrelsens system för tillsyn, SITS. I fartygsregistret måste alla skepp registreras, dvs. fartyg som har en längd som är tolv meter eller mer och en bredd som är fyra meter eller mer. Registret inkluderar även båtar, dvs. fartyg som inte är skepp, om de är över 5 meter och används yrkesmässigt samt båtar under 5 meter som är konstruerade så att de kan föra fler än 12 passagerare. De skepp som inte i huvudsak används yrkesmässigt är registrerade som fritidsfartyg och ingår inte i statistiken nedan.

Förslaget påverkar rederierna i olika grad beroende på om rederiet är relevant för tjänstgöring till behörigheterna fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart eller om rederiet är relevant för tjänstgöring till behörigheten begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart. För att kunna bedöma konsekvenser för olika företag har vi delat upp fartygen i två olika grupper baserat på hur de träffas.

- Grupp 1 omfattar fartyg med en bruttodräktighet över 20 som används i fartområde D-E och därmed relevanta för tjänstgöring till behörigheterna fartygsbefäl klass VI-VIII inre fart. Idag finns 546 sådana fartyg, av dessa har 519 en bruttodräktighet mellan 20 – 500 samt 27 fartyg med en bruttodräktighet över 500. Dessa fartyg är fördelade på 267 rederier.
- Grupp 2 omfattar fartyg som går i inre fart, som används yrkesmässigt och som har en bruttodräktighet under 20 men är över 6 meter och därmed är relevanta för tjänstgöring till behörigheten begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart. Totalt finns det 4 346 fartyg, fördelade på 3 314 rederier som används yrkesmässigt och som är under 20 brutto men över 6 meter. Alla dessa fartyg går dock inte i inre fart. I Fartygsregistret är det tyvärr inte möjligt att identifiera om fartyget går i inre fart eller närfart. Transportstyrelsens bedömning är dock att den stora majoriteten av ovan nämnda fartyg går i inre fart och därmed påverkas av förslaget.

Omsättning och SNI-kod⁴ för företagets huvudsakliga verksamhet har sökts fram med hjälp av organisations- och personnummer. De större fartygen är oftast registrerade som att de bedriver reguljär och icke reguljär gods- och persontrafik i inre fart i Sverige⁵. Företagen i denna kategori är oftast verksamma inom exempelvis upphandlad skärgårdstrafik, fiskeriverksamhet taxiverksamhet samt olika former av charterverksamhet. För majoriteten av övriga fartyg använder vi oss bland annat av begreppet "Övrig sjörelaterad verksamhet" som en samlingsterm för att beskriva företag vars huvudverksamhet ligger inom sjöfartsnäringen, exempelvis uthyrning av fartyg, stödtjänster till sjötransport, fiskerinäring, byggande eller reparation av fartyg och båtar etc.

12.1 Grupp 1: Fartyg som används yrkesmässigt och som är över 20 brutto

Det är enligt Statistiska centralbyrån (SCB) 267 rederier (företag) som bedriver reguljär och icke reguljär gods- och persontrafik i inre fart samt "Övrig sjörelaterad verksamhet" i Sverige⁶ och har en bruttodräktighet över 20. Det är framförallt upphandlad skärgårdstrafik, taxiverksamhet samt olika former av charterverksamhet. De påverkade 267 rederierna har sammanlagt 546 fartyg, av dessa har 519 en bruttodräktighet mellan 20 – 500 medan 27 fartyg med en bruttodräktighet över 500.

Många av de mindre företagen i branschen bedriver även annan verksamhet inom samma företag. Därför anser Transportstyrelsen att det mest rättvisande sättet att beskriva företagets storlek är genom antal fartyg som respektive företag äger snarare än omsättning eller antal anställda, då detta kan ge en skev bild av branschen. En ytterligare anledning till valet av storleksklassificering är att det är svårt att illustrera omsättning eller antal anställda då många av företagen inte är aktiebolag utan snarare ekonomiska föreningar eller enskilda företag och därmed inte har rapporteringsplikt på samma sätt. Merparten av företagen i branschen är småföretag med maximalt ett fartyg per företag. Endast 5 rederier har fler än 9 fartyg (se tabell nedan).

Antal fartyg per företag	Antal företag
1	186
2-8	76

⁴ SNI är en branschindelning för företags verksamhet som bland annat används av Statistiska centralbyrån och Skatteverket. Företag ska uppge ett SNI-nummer när de registrerar sin verksamhet hos Skatteverket.

⁵ SNI-kod: 50.301, 50.302, 50.401, 50.402

⁶ SNI-kod: 50.301, 50.302, 50.401, 50.402

9-65	5
Totalt	267

12.2 Grupp 2: Fartyg som används yrkesmässigt och som är under 20 brutto men över 6 meter

Det är enligt Företagsregistret 3314 rederier (företag) som används yrkesmässigt i reguljär och icke reguljär gods- och persontrafik samt "Övrig sjörelaterad verksamhet" som används yrkesmässigt och som är under 20 brutto men över 6 meter⁷. Bland de sjörelaterade branscherna är det fiskerinäringen och bygg- och underhåll av fartyg som är de största branscherna.

Precis som ovan beskrivs storleken på företagen genom antalet fartyg respektive företag har då detta bedöms ge den mest rättvisande bilden av företagspopulationen. Merparten av företagen i branschen är småföretag med maximalt ett fartyg per företag medan endast 6 rederier har fler än 9 fartyg (se tabell nedan).

Antal fartyg per företag	Antal företag
1	2 549
2-8	759
9-65	6
Totalt	3 314

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

13.1 Styrka sjötid med intyg

Förslaget innebär att sjömän verkamma på fartyg med en bruttodräktighet under 20 men över 6 meter i inre fart som vill kvalificera sig till behörigheten begränsad fartygsbefäl klass VIII inre fart kommer behöva styrka sin sjötid. Troligtvis kommer detta göras i någon form av loggbok där antalet arbetsdagar dokumenteras. Detta bedöms kunna göras i samverkan med antingen ett digitaliserat lönesystem eller i andra processer där underlag för löneutbetalningar dokumenteras. Därmed bör detta inte innebära någon ytterligare belastning för företagen. Utöver dokumentation

⁷ SNI-kod: 50.301, 50.302, 50.401, 50.402

av sjötiden ska även ett intyg undertecknas i syfte att styrka att sjötiden faktiskt genomförts. Tiden för denna arbetsuppgift ses dock som försumbar och innebär ingen betydande kostnad för rederierna.

På sikt kan det även krävas att dessa rederier blir månstringspliktiga, vilket innebär att en månstringsavgift kommer tas ut. Detta tas dock inte i beaktande inom ramen av denna konsekvensutredning.

13.2 Dokumentation av utbildningsjournalen

Genom den föreslagna regleringen kommer viss del av däcktjänstgöringen för att få behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart kunna utgöras av sex månaders fartygsförlagd utbildning. Detta kommer medföra administrativa kostnader för rederiet i form av viss löpande tidsåtgång för dokumentation av densamma.

Dokumentationen av utbildningsjournalen är endast relevant i de fall som fartygsförlagd utbildning genomförs. I dessa fall kommer det krävas någon eller några timmar i veckan i anspråk av fartygsbefälet att fylla i utbildningsjournalen. Lönekostnaden för en befälhavare enligt Styrsoävtale är mellan 34 781 kr per månad och 41 528 kr per månad, vilket ger ett genomsnitt om 38 155. Detta är inte nödvändigtvis den exakta genomsnittliga lönen i sektorn, men ger en indikation om det genomsnittliga löneläget.

Den totala arbetskostnaden för ett fartygsbefäl är ca 340 kr per timme, enligt tabellen nedan.

Personalkategori	Indikativt genomsnittlig månadslön för befälhavare enligt Styrsoävtale
Månadslön	38 155
Semesterersättning (12 %)	42 733
Arbetsgivaravgifter (31,40 %)	56 151
Total personalkostnad per månad	56 151
Total personalkostnad per timme	340

Som nämnts ovan rör det sig om 51 personer som årligen klarar utbildningen och intresserar sig för att få sin behörighet som fartygsbefäl klass VII inre fart. I de fall alla dessa individer genomför en fartygsförlagd utbildning kommer det ta ca 12 månader (med ett antagande om 1:1-system) och sammantaget innebär detta att kostnaden för förande av utbildningsjournal blir nästan 1,5 miljoner kronor för branschen enligt tabellen nedan.

Antal påverkade företag	Antal timmar	Antal veckors fartygsförlagd utbildning	Kostnad per timme	Kostnad totalt
51	2	26	340	901 680

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

Utöver de administrativa kostnader som redovisas i avsnitt 13 finns även andra områden där företagens kostnader både direkt och indirekt antingen minskar eller ökar på grund av förslaget. Detta gäller framförallt:

- Eventuella behov av att anställa ytterligare personal för att klara av dagens arbetsuppgifter
- Befälstid som går åt till handledd praktik
- Större möjlighet att bemanna fartygen

14.1 Eventuella behov av att anställa ytterligare personal för att klara av dagens arbetsuppgifter

Regleringsförslaget medför att behörigheten som fartygsbefäl klass VII inre fart ska kunna erhållas efter 12 månader däcktjänstgöring istället för nuvarande krav om 24 månader. Av de 12 månaderna kommer det krävas att minst sex månader tjänstgöring ska ske på handelsfartyg i inre fart. Dessa sex månader ska kvalitetssäkras genom att krav införs om att tjänstgöringen ska bestå av uppgifter som har samband med vakthållning på bryggan och skett under handledning av ett fartygsbefäl.

14.2 Befälstid som går åt till handledd praktik

I de fall där praktik eller arbete inom den fartygsförlagda utbildningen ska genomföras för att få behörigheten som fartygsbefäl klass VII inre fart kommer det även innebära tillkommande arbetsuppgifter och att arbetstid från fartygsbefäl går åt till löpande handledning och uppföljning. Handledarskapet kan också innebära att ytterligare arbetstid går åt för befälen, utöver den arbetstid som normalt krävs, vilket då medför ytterligare kostnader för praktikanten eller inom den fartygsförlagda utbildningen utöver de som diskuterats ovan.

14.3 Större möjlighet att bemanna fartygen

Förslaget innebär att de inlåsnings effekter som funnits runt specifika bruttogränser försvinner, vilket torde ge en mer flexibel arbetsmarknad. Vidare borde förslaget öka möjlighet för rederier att i större utsträckning rekrytera kompetent personal som tidigare haft tillräcklig erfarenhet men inte de rätta behörigheterna. Transportstyrelsen ser framförallt fördelar för rederier som har flera fartyg runt de tidigare bruttogränserna (exempelvis ett fartyg med en bruttodräktighet om 19 eller 26). Dessa kommer i större utsträckning kunna flytta runt personal mellan fartygen och därmed effektivisera driften beroende på förutsättningar. Alla ovan nämnda effekter gäller framförallt rederier med relativt sett mindre fartyg.

Förslaget borde också gynna rederier med större fartyg. Idag upplever branschen svårigheter att bemanna fartyg med en bruttodräktighet över 500 då det krävs en behörighet som fartygsbefäl klass III eller högre med erfarenhet av skärgårdstrafik. Förslaget innebär att fler befälskategorier kan bemanna positioner på fartyg med en bruttodräktighet mellan 501-800, vilket kan bidra till minskade kostnader för rederierna i samband med rekrytering. Detta gäller de 8 rederier med fartyg med bruttodräktighet mellan 500-800. Framförallt påverkas Trafikverket färjerederi som äger 9 av de 18 fartygen i den här klassen som bedriver verksamhet i inre fart. Hur stora rekryteringsbesparingar förslaget kommer leda till anses dock inte vara möjligt att kvantifiera då det i dagsläget anses allt för komplicerat att uppskatta hur mycket enklare det kommer att bli att rekrytera personal till dessa fartyg.

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

Förutsättningar att konkurrera kan hämmas av begränsande regler. För att avgöra om en regel kan anses vara begränsande eller inte, tillämpas här en checklista som ursprungligen har tagits fram av OECD⁸.

Checklistan består av ett antal frågor som härrör till fyra olika områden:

- Begränsas antalet företag eller utbudet?
- Påverkar regeln företags förmåga att konkurrera?
- Påverkar regeln företagets drivkrafter att vilja konkurrera?

⁸ OECD, Competition Assessment Toolkit, Volume II

- Påverkar regeln konsumenters valmöjligheter eller beteende?

Om regeln föranleder begränsningar i konkurrensen finns det ett antal efterföljande händelser som kan inträffa. Det är inte möjligt att återge den exakta händelsen i varje fall, utan Transportstyrelsen hänvisar till OECD:s checklista för vidare läsning.⁹

15.1 Begränsas antalet företag eller utbudet?

Transportstyrelsen bedömer att förslaget om borttagande av inlåsnings effekter runt specifika bruttogränser samt att ge sjömän verksamma på fartyg under 20 brutto möjligheten att räkna detta som sjötid och få ut en behörighet i stort kommer främja skärgårdsturismen. Det torde kunna leda till att fler vågar starta nya verksamheter samt utveckla befintliga med fler fartyg och mer personal då förslaget ger rederierna en ökad flexibilitet i den typ av fartyg de förvärvar.

15.2 Påverkar regeln företags förmåga att konkurrera?

Transportstyrelsen bedömer att det totala antalet fartygsbefäl med rätt till tjänstgöring i inre fart kommer att öka, vilket i sin tur innebär en större rekryteringsbas för samtliga rederier som bedriver verksamhet i inre fart.

Kostnaderna för vissa företag i förhållande till andra kan påverkas. Exempelvis bedöms förslaget medföra fler behöriga fartygsbefäl med ökade rättigheter för tjänstgöring på större fartyg. Detta kan få effekten att rederier med mindre fartyg med en bruttodräktighet under 20 kan få svårt att behålla fartygsbefäl då personalen även har möjlighet att söka sig till fartyg med en bruttodräktighet under 40.

15.3 Påverkar regeln företagens drivkrafter att vilja konkurrera?

Förslaget kan leda till att rederier som tidigare framförallt arbetat med fartyg under 20 brutto nu kommer köpa in något större fartyg då deras personals behörigheter ger dem tillgång till dessa. Det i sin tur kan öka konkurrensen i fartygssegmentet 20-40 brutto jämfört med idag.

15.4 Påverkar regeln konsumenters valmöjligheter eller beteende?

Regleringen bedöms inte få några effekter på konsumenters valmöjligheter eller beteende eftersom de troligtvis i mycket liten utsträckning kommer märka skillnaden.

⁹ IBID

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

Regleringen bedöms inte få några andra effekter som påverkar företagen.

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

Transportstyrelsens bedömer att regleringsförslaget kan medföra viss ökad administrativ börda i form av dokumentation av praktik. Den administrativa bördan kan vara mer kännbar för ett litet företag. Dock kan Transportstyrelsen inte se någon möjlighet att göra undantag för små företag i detta sammanhang då utbildningsjournalen ses som viktig för att kunna bedöma kvalitén på den fartygsförlagda utbildningen.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Fler behöriga fartygsbefäl, lättare rekrytering. Bättre tillvaratagande av praktisk erfarenhet hos fartygsbefälen. Mer kvalitativa fartygsbefäl. Snabbare väg till behöriga fartygsbefäl. Minskat behov av behörighetsförlängande utbildningar.	Ökad administrativ kostnad. På kort sikt förflyttning av personal. Ökat krav på däckspersonal.		
Sjömän	Snabbare väg till behörighet. Minskat behov av behörighetsförlängande utbildningar Utökade rättigheter. Flera möjliga fartyg att tjänstgöra på. Ökad möjlighet till praktisk kunskap.	Ökad konkurrens sinsemellan. Högre ställda krav på sjöpraktik.		Ökad konkurrens beror på att det kommer finnas fler behöriga fartygsbefäl.
Medborgare	Ökad trygghet. Pålitligare trafik. Främja skärgårdsturism	-		Fördelarna uppnås genom ökad kompetens på fartygsbefälen.
Staten m.fl.	Mer tillförlitlig kollektivtrafik. Ekonomiska besparingar vid upphandling. Ökad kvalitet på fartygsbefäl i inre fart.	Ökad belastning för Transportstyrelsen.		

Externa effekter	Minskat slitage på hamnar och omgivande miljö			
Totalt				Transportstyrelsen bedömer att förslaget fördelar överväger dess nackdelar.

E. Samråd

Transportstyrelsen har i arbetet med denna konsekvensutredning inhämtat underlag och kommentarer från Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet samt den referensgrupp som är knuten till projektet, som består av arbetsgivare, intresseorganisationer fackliga representanter samt företag verksamma i inre fart.

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

Styrbjörn Bergström, styrbjorn.bergstrom@transportstyrelsen.se,
010-495 33 12

Henrik Ramstedt, henrik.ramstedt@transportstyrelsen.se,
010-495 32 51

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter
om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter
(TSFS 2010:102) om bemanning;

TSFS 2017: [XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning.

1 kap.

2 a § Redaren ska fastställa en eller flera bemanningsplaner för varje passagerarfartyg i inre fart och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 som transporterar gods eller passagerare i inre fart. Bilagorna i dessa föreskrifter gäller inte för dessa fartyg.

De fartyg som omfattas av första stycket ska alltid bemannas enligt relevant bemanningsplan.

5 § I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

fiskefartyg fartyg som yrkesmässigt används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur havet

GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) det globala maritima nödsignal- och säkerhetssystemet till sjöss enligt kapitel IV i 1974-års SOLAS-konvention, i gällande version

handelsfartyg fartyg som används för handelssjöfart eller annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning

kort resa resa som under vanliga förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar

<i>MOU-farvatten</i>	närfartsområdet i de länder som omfattas av London Memorandum of Understanding
<i>närfart</i>	fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm–Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhafen

9 § Befälhavaren och samtliga vaktgående fartygsbefäl ska ha någon av följande specialbehörigheter beroende på vilket sjöområde eller fartområde fartyget är certifierat för:

1. Inom sjöområde A1: lägst specialbehörighet som begränsat behörig radiooperatör i GMDSS (ROC).

2. Inom sjöområdena A2, A3 och A4: lägst specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör i GMDSS (GOC).

Första stycket gäller inte fartyg inom fartområde E och D som uppfyller utrustningskraven i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg. I sådana fall behöver befälhavaren och samtliga vaktgående fartygsbefäl endast ha ett Short Range Certificate (SRC).

4 kap. Särskilt om bemanningsplaner

1 § När det tas fram en bemanningsplan enligt 1 kap. 2 a §, ska redaren säkerställa att besättningen har en sådan storlek och sammansättning att följande bestämmelser efterlevs:

1. Bestämmelserna om säkerhetsbesättning enligt 4 kap. 19 och 20 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

2. Bestämmelserna om systematiskt sjösäkerhetsarbete enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart.

Verifiering och dokumentation av bemanningsplaner

2 § Innan redaren fastställer en bemanningsplan ska han eller hon bedöma om bemanningen stämmer överens med tillämpliga krav. Den som fastställer bemanningsplanerna ska ha lämplig kunskap och erfarenhet för uppgiften, samt tillgång till nödvändigt underlag.

Vad som sägs i första stycket gäller även vid fastställande av en ny bemanningsplan när

1. fartygets utformning, utrustning eller avsedda användning ändras på sådant sätt att det påverkar fartygets bemanning, eller

2. det finns andra skäl att ändra fartygets bemanning.

3 § Redaren ska, för varje fartyg, säkerställa att de fastställda bemanningsplanerna och de bedömningar som ligger till grund för dessa är dokumenterade.

Dokumentationen ska omfatta

1. en beskrivning av fartygets avsedda användning samt dess tekniska och operativa begränsningar,
2. den övriga information som är väsentlig för fartygets säkra drift,
3. uppgifter som visar hur överensstämmelsen med tillämpliga krav har bedömts,
4. uppgifter om de fortlöpande utvärderingarna av de fastställda bemanningsplanernas tillämplighet.

4 § Redaren ansvarar för att de fastställda bemanningsplanerna samt den dokumentation som avses i 3 § rapporteras till Transportstyrelsen på det sätt som anvisas av myndigheten.

5 § Redaren ansvarar för att fartygets bemanningsplaner genomgår de fortlöpande kontroller som är nödvändiga för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med tillämpliga krav.

Kontrollerna ska vara anpassade till verksamheten och den som utför kontrollerna ska ha lämplig kunskap och erfarenhet för uppgiften.

6 § Redaren ansvarar för att de fortlöpande kontroller som avses i 5 § har genomförts och årligen rapporteras till Transportstyrelsen på det sätt som anvisas av myndigheten.

7 § Uppgift om vilken bemanningsplan som ska gälla för den avsedda resan ska föras in i fartygets skeppsdagbok. Om det inte förs någon skeppsdagbok ska uppgiften antecknas särskilt.

Aktuell bemanningsplan ska anslås på en lämplig plats ombord.

8 § Sjöpersonal som anges i fartygets bemanningsplan och har arbetsuppgifter relaterade till fartygets drift ska ha fullgjort godkänd utbildning i grundläggande säkerhet (basic safety) och ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna förstå och vidarebefordra säkerhetsinformation.

Första stycket gäller även för övrig sjöpersonal som har arbetsuppgifter som kan påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2019.
2. Vad som sägs i 1 kap. 2a § och 4 kap 1-8 §§ ska gälla från och med den 1 januari 2020.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Styrbjörn Bergström
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

Konsekvensutredning av förslag på funktionsbaserad bemanning

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att nya regler införs gällande bemanning av vissa fartyg. Enligt dagens system fastställer Transportstyrelsen ett bemanningsbeslut för fartyget som gäller oberoende av de olika förutsättningar som kan råda inom ramen för fartygets verksamhet. Utgångspunkt för förslaget är att de berörda fartygen inte längre ska omfattas av kravet på bemanningsbeslut och att redarna istället ansvarar för att ta fram och fastställa bemanningsplaner. Detta bedöms ge redaren både en större flexibilitet och ett tydligare ansvar för fartygens bemanning. Tanken är att fartyget ska kunna ha olika bemanningsplaner för olika verksamhetssituationer, till exempel beroende på om fartyget går med eller utan last/passagerare.

A. Allmänt

Denna konsekvensutredning redovisar de konsekvenser som Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna reglerna gällande bemanning får för de rederier som bedriver verksamhet i inre fart, med passagerarfartyg eller andra fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som transporterar gods eller passagerare.

För att de föreslagna reglerna ska kunna träda i kraft behöver lagändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364), beslutas av riksdagen. Nödvändiga författningsändringar behövs även för att återkalla de berörda fartygens beslut om säkerhetsbesättning.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att, mot bakgrund av det pågående arbetet med en översyn av föreskrifter för den nationella sjöfarten, projektet nationella föreskrifter (PNF), genomföra motsvarande översyn

avseende bemanningsregler och reglernas tillämpning för de aktuella fartygen.

I arbetet med uppdraget ska målsättningarna i den maritima strategin beaktas. Det innebär bland annat att

- regler och tillståndprocesser ska förenkla för företagen och skapa förutsättningar för fler jobb i både nya och befintliga företag
- tydliga och långsiktiga förutsättningar skapas samtidigt som prioriterade allmänna intressen som exempelvis miljö och säkerhet behöver värnas
- reglerna utformas på ett sådant sätt att de är teknik- och lösningsneutrala (mål/funktionsbaserade) som möjliggör kostnadseffektiva lösningar, skapar förutsättningar för anpassning till lokala eller företagsspecifika förutsättningar som kan medföra konkurrensfördel för företagen
- högre krav ställs på dokumentation hos företagen och på ett utvecklat arbete vid myndigheterna.

Syftet med detta regleringsförslag är att ge rederierna en ökad flexibilitet och samtidigt ett tydligare ansvar för fartygens bemanning. Målsättningen är att uppnå rätt säkerhetsnivå efter rådande omständigheter med hänsyn tagen till de grundläggande reglerna för behörigheter, fartygssäkerhet, vilotid, vakthållning samt det systematiska sjösäkerhetsarbetet.

Förslaget gäller föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning.

Förslaget gäller de fartyg i inre fart som idag har krav om säkerhetsbesättningsbeslut, det vill säga passagerarfartyg och fartyg med en bruttodräktighet över 20 som transporterar gods eller passagerare. Med passagerarfartyg menas fartyg som transporterar mer än 12 passagerare.

Inre fart omfattar;

- fartyg i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd
- fart i Kalmarsund
- nationell fart i Öresund
- fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Under arbetes gång har Transportstyrelsen genom en referensgrupp haft en dialog med olika berörda aktörer, branschorganisationer, fackförbund och tagit del av deras synpunkter. Transportstyrelsen har förstått att dagens

bemanningsystem anses mindre flexibelt och ger begränsade möjligheter till anpassning till olika omständigheter. Det har även uttryckts oro över att ett flexibelt system som ger redaren större möjlighet och ansvar att påverka fartygets bemanning skulle innebära risk för underbemanning. En annan farhåga från branschen som lyfts fram är att ett mer flexibelt system som i större utsträckning bygger på bedömningar kan leda till svårjämförbara anbud vid upphandling av kollektivtrafik till sjöss.

Transportstyrelsen föreslår en ytterligare ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning gällande utfärdande av SRC-certifikat. I den nuvarande texten står det att det på vissa fartyg krävs ett av Post och telestyrelsen utfärdat SRC-certifikat. Post och telestyrelsen reglerar inte längre utfärdandet av SRC-certifikat och därför föreslår Transportstyrelsen att hänvisningen till Post och telestyrelsen stryks.

1.2 Problem kopplade till dagens bemanningskrav

Dagens bemanningskrav för berörda fartyg består av ett beslut om säkerhetsbesättning där både lägsta behörighetsnivå och lägsta antal befattningshavare fastslås. Det finns även krav om att tillse att det ska finnas tillräckligt antal befattningshavare ombord för att uppfylla fartygets nöd- och säkerhetsplaner. Nuvarande bemanningsystem kan anses vara ottydligt och Transportstyrelsen befarar att det därför i vissa fall inte tas hänsyn till de befintliga kraven om att fartyget ska bemannas även utifrån att nöd- och säkerhetsplaner ska kunna uppfyllas.

Transportstyrelsen kan även se att nuvarande bemanningsystem inte fullt ut tar hänsyn till att fartygen kan bemannas på olika sätt vid olika omständigheter, till exempel om fartyget går med eller utan passagerare och om passagerarantalet varierar.

Ett annat problem med de nuvarande besluten om säkerhetsbesättning är att de är giltiga tillsvidare. Besluten ska dock bytas ut om förutsättningarna ändras, dock kan Transportstyrelsen se att många äldre beslut är oförändrade trots att förutsättningarna bör ha ändrats sedan besluten fattades. Detta kan leda till att det finns beslut som inte speglar den aktuella verkligheten.

2 Vad ska uppnås?

Den som färdas som passagerare eller på annat sätt använder sig av de fartyg som berörs av regleringsförslaget ska kunna få en likvärdig säkerhet oavsett om passagerarantalet eller godsmängden varierar.

Ändringsförslagen ska även ge rederierna utökade möjligheter att bemanna sina fartyg med rätt antal befattningshavare efter rådande omständigheter. De föreslagna ändringarna avser ge en ökad flexibilitet gällande

bemanningen samtidigt som redarens ansvar blir tydligare. Detta genom att de ska både säkerställa att fartyget bemannas med tillräcklig personal för att säkert framföra fartyget och för att nöd- och säkerhetsplaner uppfylls. Det finns många faktorer som kan påverka ett fartygs behov av bemanning, exempelvis teknisk utveckling, antalet passagerare, gods och rutt. Passagerarantalet är den faktor som främst bedöms påverka storleken på fartygets bemanning.

2.1 Föreslagna ändringar

Transportstyrelsen föreslår att vissa fartyg som idag ska ha beslut om säkerhetsbesättning istället ska bemannas enligt bemanningsplaner som rederierna tar fram och fastställer. Detta kommer innebära att de berörda fartygen inte längre kommer att kunna ansöka om att få beslut om säkerhetsbesättning utfärdade av Transportstyrelsen. Att rederierna själva utarbetar en eller flera bemanningsplaner, anpassade till det aktuella fartyget och dess verksamhet, medför också att de i större utsträckning måste sätta sig in i de krav som ställs och de risker som verksamheten medför.

Transportstyrelsen bedömer att det krävs att myndigheten utvecklar en e-tjänst för att de föreslagna ändringarna ska kunna genomföras. I e-tjänsten ska redaren fastställa sina bemanningsplaner och dokumentera de bedömningar som ligger till grund för planerna. I e-tjänsten ska också vägledning ges för att säkerställs att redaren fastställer bemanningsplanerna i överensstämmelse med tillämpliga krav.

2.1.1 Tillämpningsområde

Förslaget gäller de fartyg som uteslutande trafikerar inre fart. Fartygstyper som omfattas är passagerarfartyg och fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som transporterar gods eller passagerare. Anledningen till att förslaget i detta skede enbart begränsas till inre fart är att dessa fartyg inte berörs av internationella krav om beslut om säkerhetsbesättning.

Transportstyrelsen väljer även i detta läge att inte inkludera övriga fartyg såsom exempelvis fiskefartyg och bogserfartyg, vilka bemannas enligt bilagorna i Transportstyrelsen föreskrifter om bemanning (TSFS 2010:102). Dessa fartyg bedöms ha ett begränsat behov av flexibilitet i bemanningen då mängden gods eller antalet passagerare inte varierar i samma utsträckning som för de fartyg som förslaget berör. Därmed bedömer Transportstyrelsen att det skulle ge en allt för stor administrativ belastning för rederierna, satt i relation till vad nyttan skulle ge i form av flexibilitet.

2.1.2 Bemanningsplaner

De bemanningsplaner Transportstyrelsen föreslår att rederiet ska utarbeta ska ta hänsyn till fartygets förutsättningar med tanke på vilken verksamhet

som bedrivs. Bedriver fartyget trafik endast under sommarperioden så medför detta andra förutsättningar och risker än om motsvarande trafik bedrivs under övriga året. Exempelvis kan passagerarantalet och trafikintensiteten under sommarperioden vara betydligt högre medan övriga året medför andra risker och påfrestningar så som is- och sämre väderförhållanden.

Transportstyrelsen kommer att tillhandahålla stödmaterial och kompletterande upplysningar till de rederier som ska ta fram bemanningsplaner för sina fartyg. Materialet kommer att återfinnas i den e-tjänst som rederierna ska använda samt på myndighetens webbplats.

Genom att Transportstyrelsens e-tjänst ger stöd och vägledning för hur bemanningsplanerna ska tas fram minskar risken för att bemanningsplanerna tas fram på felaktig grund.

2.1.3 Beslut om aktuell bemanningsplan och befälhavarens ansvar

Befälhavaren ska besluta vilken bemanningsplan som ska användas, innan den aktuella resan påbörjas, beroende på rådande omständigheter. Beslut om vilken bemanningsplan som ska användas för aktuell resa ska dokumenteras i fartygets skeppsdagbok, eller dokumenteras på annat sätt.

Dokumentationen ska sparas av fartygets redare i minst tre år. Genom det stöd som återfinns i fartygets systematiska sjösäkerhetsarbete ska befälhavaren få vägledning gällande vilken bemanningsplan som ska användas, beroende på omständigheterna för den aktuella resan.

Den aktuella bemanningsplanen ska anslås på väl synlig plats i fartyget så att passagerarna kan ta del av den.

Det är befälhavarens ansvar att tillse att fartyget är sjövärdigt och där ingår att bemanna fartyget med tillräcklig personal. I de situationer där förutsättningarna kräver bemanning utöver fartygets bemanningsplaner ska befälhavaren tillse att så sker.

2.1.4 Reglering av krav gällande grundläggande säkerhetsutbildning (basic safety)

Enligt 4 kap 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) krävs certifikatet för grundläggande säkerhetsutbildning för all sjöpersonal som ingår i fartygets säkerhetsbesättning eller regleras genom föreskrifter om bemanning för fartyg som inte skall ha säkerhetsbesättning (bemanningsföreskrifter). Detta gäller även för övrig sjöpersonal som har

arbetsuppgifter som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön.

I de beslut som de berörda fartygen har idag finns det möjlighet att ha personal ombord som inte behöver ha certifikat för grundläggande säkerhetsutbildning. Sådan personal kan exempelvis vara intendenturpersonal som i övrigt inte har arbetsuppgifter som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs säkerhet eller den omgivande miljön. Genom en reglering enligt 4 kap. 8 § i Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning (TSFS 2010:102), möjliggörs för de fartyg som berörs av förslaget om bemanningsplaner att även fortsättningsvis kunna ha viss personal ombord utan att det krävs certifikat för grundläggande säkerhet för dem. Med sjöpersonal som har arbetsuppgifter relaterade till fartygets drift menas den besättning som tidigare reglerades genom beslut om säkerhetsbesättning. Det vill säga fartygs- och maskinbefäl samt däck- och maskinmanskap.

2.1.5 Framtagande av bemanningsplaner

Innan ett rederi ansöker om ett beslut om säkerhetsbesättning ska de idag göra en bedömning och en analys som motiverar vilket antal besättningsmedlemmar fartyget kräver. Rederiet sänder sedan i samband med ansökan om beslut om säkerhetsbesättning in ett förslag med motivering till Transportstyrelsen, som i sin tur bedömer om förslaget är tillfredsställande innan beslut fattas. I dagens beslut om säkerhetsbesättning ställs det även krav på att fartyget ska ha tillräcklig personal för att nöd- och brandplanerna ska uppfyllas. Med tanke på detta har rederiet redan idag ett stort ansvar för fartygets besättningsstorlek och dess sammansättning. När ett rederi ska ta fram de bemanningsplaner som föreslås, kommer de även nu att behöva ta ställning till hur besättningen ska vara sammansatt och genom Transportstyrelsens e-tjänst dokumentera och verifiera hur de kommer fram till detta.

E-tjänsten för bemanningsplaner kommer att möjliggöra för rederiet att göra anpassade bemanningsplaner för fartygets olika användningsområden, exempelvis en bemanningsplan när fartyget går utan last och passagerare, begränsad mängd passagerare eller en plan där passagerarantalet är maximerat.

I de planer som rederiet tar fram ska det framgå vilken besättningsstorlek och sammansättning som krävs för fartygets framförande och sjösäkerhet. Det kommer emellertid inte vara möjligt att påverka vilka behörigheter, certifikat eller utbildningar som krävs för de olika befattningarna ombord. Genom att rederiernas ansvar blir tydligare ställs större krav på att rederierna utvecklar sin kompetens och verksamhet.

När rederiet skapar sina bemanningsplaner är det viktigt att förutsättningarna för respektive plan blir tydligt så att det blir enkelt för befälhavaren att se vilken plan som ska användas beroende på typ av verksamhet. Ett stöd för detta ska inarbetas i fartygets systematiska sjösäkerhetsarbete.

2.1.6 Kontroll av bemanningsplaner

Genom det föreslagna systemet med bemanningsplaner så kommer Transportstyrelsens roll att förändras. I stället för att besluta om säkerhetsbesättning för fartyget kommer myndigheten att utföra en riskbaserad tillsyn mot de fartyg där den största nyttan uppnås. Tillsynen kommer att utgå från rederiets egenkontroll och systematiska sjösäkerhetsarbete för att säkerställa att bemanningsplanerna fungerar och att regelverkets krav uppfylls. För att säkerställa att fartygen även fortsättningsvis bemannas på rätt sätt kommer Transportstyrelsen även att genomföra stickprovskontroller såväl som mer ingående kontroller. På så sätt kan problemområden uppmärksammas och åtgärder vidtas.

Rederierna ska genom den föreslagna regleringen själva ansvara genom egenkontroll att fartyget har rätt bemanningsplaner för den aktuella verksamheten och att dessa uppdateras vid behov. Varje år ska rederiet även se över om fartyget har rätt planer med tanke på vilken verksamhet som bedrivs och bekräfta att detta skett i Transportstyrelsens e-tjänst.

Med den föreslagna regleringen kommer det att bli lättare och tydligare för besättning, passagerare, kustbevakning, Transportstyrelsen samt vid upphandling av kollektivtrafik till sjöss att se vilken bemanning fartyget ska ha vid respektive resa. Detta då bemanningsplanerna omfattar både den besättning som behövs för att framföra fartyget, det vill säga den personal som krävs för fartygets drift där befäl och manskap ingår, men även den besättning som behövs enligt fartygets nöd- och brandplaner. När det kommer nya krav som berör fartygen så ska rederiet meddelas så att de kan skriva ut uppdaterade bemanningsplaner. Det kommer att leda till att fartygen alltid har möjlighet att ha planer som uppfyller de senaste kraven.

3 Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs

En effekt, om ingenting görs, är den otydlighet som kan uppstå mellan fartygets beslut om säkerhetsbesättning och den personal som krävs för att bemanna fartygets nöd- och brandplaner kvarstår. Den otydligheten kan orsaka att redaren inte tar hänsyn till att de måste ha tillräcklig personal för att kunna genomföra de uppgifter som krävs enligt fartygets nöd- och brandplaner.

En annan effekt är att de nuvarande begränsningarna kvarstår gällande rederiernas möjlighet att ha flexibilitet i bemanningen beroende på fartygets aktuella användning.

En tredje effekt är att ansvarsfrågan för respektive rederi fortsättningsvis blir lägre vilket kan hämma rederiernas möjlighet till utveckling av verksamheten.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi bedömer att det inte finns något annat alternativ än reglering för att uppnå önskad effekt.

3.3 Regleringsalternativ

Det finns alternativ kring vilka fartyg som ska beröras av förslaget om bemanningsplaner. Vi har bedömt att förslaget är en rimlig avvägning mellan sjösäkerhet, administrativ börda för rederierna och branschens behov av flexibilitet.

Ett alternativ hade varit att omfatta alla fartyg som går i nationell trafik, för vilka det i dagens reglering krävs beslut om säkerhetsbesättning för. Anledningen till att Transportstyrelsen föreslår att inte låta fler fartyg omfattas är att ett flertal av de fartyg som går i annan fart än inre fart inte enbart går i nationell trafik, vilket då ställer krav på att fartygen ändå ska ha beslut om säkerhetsbesättning utfärdade av Transportstyrelsen. En sådan reglering skulle även kunna leda till en otydlighet vad som menas med nationell trafik och i slutänden skapa bekymmer för fartygen.

Ett annat alternativ hade varit att även låta alla yrkesmässiga fartyg med en skrovlängd överstigande 6 meter som trafikerar inre fart omfattas av förslaget. Anledningen till att Transportstyrelsen inte väljer en sådan reglering är att de fartyg som i dagens system bemannas genom bilagor till Transportstyrelsens föreskrift om bemanning (TSFS 2010:102) inte bedöms ha lika stort behov av att variera sin besättning beroende på passagerarantal eller andra omständigheter. Ett sådant förslag bedöms därmed ge en stor

administrativ belastning för de berörda rederierna i relation till vad nyttan ger i form av flexibilitet.

4 Vilka är berörda?

Förslaget berör i första hand **företag** som bedriver yrkesmässig verksamhet med svenskregistrerade fartyg i inre fart (fartområde D och E) som idag har krav på beslut om säkerhetsbesättning från Transportstyrelsen. De fartygstyper som påverkas är

- fartyg, oavsett storlek, som bedriver passagerartrafik i inre fart med möjlighet att transportera fler än tolv passagerare samt
- fartyg med bruttodräktighet över 20 som bedriver passagerar- eller godstrafik i inre fart.

Förslaget kan även påverka de **sjömän** som arbetar på de fartyg som berörs av regleringen.

Därutöver påverkas de **kommuner** och **landsting** som bedriver kollektivtrafik med fartyg som ska tillämpa reglerna, och påverkas därmed på motsvarande sätt som övriga fartygsägare och rederier.

Det aktuella regelförslaget berör även **medborgare** som färdas som passagerare eller på annat sätt använder sig av yrkessjöfart.

Även **Transportstyrelsen** påverkas av förslaget genom att ett behov att inkludera verifiering av verksamhetssäkerhetsorganisation i sitt tillsynsarbete, samtidigt som nuvarande handläggning av ansökningar om godkännande av säkerhetsbesättning kommer försvinna. Därutöver kommer myndigheten behöva utveckla och förvalta e-tjänsten som ska användas till stöd för framtagande av de nya säkerhetsorganisationerna.

Slutligen påverkar förslaget även **Kustbevakningen**. Kustbevakningen genomför vissa kontroller av de fartyg och regelverk som berörs av förslagen till ny föreskrift. Ett nytt regelverk och tillsynssystem kan således påverka Kustbevakningen i framtiden.

5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

(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.

Det finns cirka 380 företag som äger fartyg där det bedrivs yrkesmässig verksamhet i inre fart (fartområde D och E) och som har och kommer att beröras av krav på beslut om säkerhetsbesättning, dessa företag beskrivs utförligare i kapitel 12.

5.2 Sjömän

Transportstyrelsen bedömer att vissa av de sjömän som arbetar på berörda fartyg kan komma att beröras av förslaget i både positiv och negativ bemärkelse.

De föreslagna funktionsbaserade reglerna ger rederierna förutsättningar till en ökad flexibilitet i sin bemanning, vilket har två eventuella effekter. Först och främst kan den ökade flexibiliteten i företagets bemanning innebära möjligheter för rederier att upprätthålla vissa linjer under lågsäsong om de inte behöver ha lika stor bemanning under den perioden, vilket innebär att fler sjömän får möjlighet att arbeta under lågsäsong. Samtidigt kan de föreslagna funktionsbaserade reglerna innebära att rederierna i större utsträckning försöker anpassa bemanningen efter passagerarantal. Därmed finns det eventuellt risk för så kallade ”delade turer” där arbetspass delas upp till när efterfrågan är som störst och det totala antalet arbetade timmar därmed minskar.

5.3 Medborgare

Medborgare som färdas som passagerare eller på annat sätt använder sig av handelssjöfart berörs också av förslaget. Bemanningsplanerna kommer på samma sätt som dagens bemanningsbeslut vara offentligt tillgängliga för passagerarna ombord. Förslaget medför en ökad möjlighet för medborgare att ta del av fartygets säkerhetsarbete då bemanningsplanerna även till skillnad från bemanningsbeslutet omfattar både fartygets driftsbesättning och säkerhetsorganisation. Detta ger passagerarna möjlighet att säkerställa att den faktiska bemanningen överensstämmer med den aktuella bemanningsplanen.

Förslaget kan även innebära ökat utbud av skärgårdstrafik under lågsäsong. Berörda rederier kan genom förslaget i vissa situationer minska sin personal och därmed sina totala kostnader för verksamheten, vilket kan leda till att rederier i större utsträckning kan fortsätta med sin verksamhet även under lågsäsong. Detta kommer sannolikt att gynna både bofasta i skärgården och turister som åker ut i skärgården där antalet turer ökar under lågsäsong.

5.4 Landsting och kommuner

Kommuner och landsting som bedriver verksamhet som omfattas av bemanningsföreskrifterna ska också tillämpa reglerna. Det kan röra sig om exempelvis kommunalt ägda färjor eller landstingsfinansierad kollektivtrafik.

Konsekvenserna för de kommuner och landsting som driver fartyg i egen regi i egenskap av fartygsägare eller redare blir motsvarande som för företagen och redovisas i avsnitt 13 och 14. I de fall kommunen eller landstinget låter en entreprenör driva trafiken genom upphandling kan de nya bemanningsplanerna användas som underlag i utvärderingen av anbud och därmed ge upphandlaren möjlighet att i större utsträckning bedöma hur väl rederiet har anpassat sin bemanning utifrån olika förutsättningar. Förhoppningsvis kan detta i längden ge en mer kvalitativ kollektivtrafik.

5.5 Myndigheter

De föreslagna reglerna påverkar Transportstyrelsens verksamhet, i sitt tillsynsarbete och genom att nuvarande handläggning av ansökningar om godkännande av säkerhetsbesättning försvinner. Därutöver kommer myndigheten behöva utveckla och förvalta e-tjänsten som ska användas för framtagande av bemanningsplanerna.

Utöver Transportstyrelsen har även Kustbevakningen tillsynsansvar på sjöfartsområdet. Kustbevakningen genomför tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen i form av inspektioner. Det innebär att även denna myndighet behöver sätta sig in i och i viss mån anpassa sig till de nya reglerna. Dessa inspektioner sker i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen. Idag finns en överenskommelse där Kustbevakningen genomför vissa kontroller av de fartyg och regelverk som berörs av förslagen till föreskriftsändringar. Nya regler och nytt tillsynssystem kan således påverka Kustbevakningen i framtiden. Innan förslagen träder ikraft behöver därmed överenskommelsen ses över.

I huvudsak bedöms dock inte de uppgifter som Kustbevakningen utför åt Transportstyrelsen förändras i en större utsträckning, vare sig när det gäller omfattning eller innehåll.

5.6 Externa effekter

Förslaget ger rederierna möjligheten till en ökad flexibilitet i sin bemanning vilket kan innebära möjligheter för rederier att upprätthålla vissa linjer under lågsäsong. Detta kan bidra till en skärgård som är mer tillgänglig under större delar av året, vilket ger möjligheter till en mer levande skärgård

genom att företag och medborgare i större utsträckning kan transportera sig och sina varor.

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

Om det första regleringsalternativet i enlighet med kapitel tre skulle införlivas hade det riskerat leda till ett otydligt regelverk för fartyg som även går i internationell trafik eftersom de på sådana resor har krav på sig att ha beslut om säkerhetsbesättning. Det skulle kunna leda till att sådana fartyg av misstag inte har rätt bemanning eftersom det berörs av två olika regelkrav gällande bemanning beroende på vart det färdas.

Om det andra regleringsalternativet i enlighet med kapitel tre skulle införlivas hade det funnits en risk att den administrativa bördan för rederierna hade blivit allt för stor i relation till vad nyttan gett i form av flexibilitet. Transportstyrelsen anser i dagsläget att det föreslagna regleringsalternativet är det bästa med tanke på nyttan av regleringen, jämfört med vilka risker för otydlighet och administrativa bördor som de andra regleringsalternativen skulle kunna ge.

7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

7 kap. 4§, fartygssäkerhetslag (2003:364) och 4 kap. 34 § fartygssäkerhetsförordning (2003:438).

För att de föreslagna reglerna ska kunna träda i kraft behöver lagändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364), beslutas av riksdagen.

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

Regleringsförslaget berörs inte av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

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

Transportstyrelsen bedömer att det krävs att en e-tjänst utvecklas för att de föreslagna ändringarna ska kunna genomföras. I e-tjänsten ska redaren fastställa sina bemanningsplaner och dokumentera de bedömningar som ligger till grund för planerna. I e-tjänsten ska också vägledning ges för att säkerställa att redaren fastställer bemanningsplanerna i överensstämmelse med tillämpliga krav. Transportstyrelsen behöver vidare ta fram informations- och vägledningsmaterial riktat till de berörda redarna. Utbildningsinsatser kan riktas till såväl Transportstyrelsens fartygsinspektörer som till redarna och andra berörda, t.ex. länsstyrelser och kommuner som upphandlar sjötrafik.

Rederierna behöver också tid att sätta sig in i de nya reglerna och ställa om till att själva ta fram och fastställa bemanningsplaner.

Bedömningen görs att föreskriftsändringarna tidigast kan träda i kraft 2019-01-01 och att myndigheten och redarna därefter behöver minst ett år för anpassning innan det nya systemet börjar gälla fullt ut.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

10 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Då förslaget bygger på funktionsbaserade krav som kan anpassas till olika verksamheter och aktörer på marknaden skapas ökade möjligheter till utveckling av marknaden för kustnära sjöfart. Möjligheten till en ökad flexibilitet i företagens bemanning kan komma att innebära både något lägre priser och/eller möjligheter för rederier att upprätthålla vissa linjer under lågsäsong och därmed bidra till en bättre tillgänglighet för människor och gods. Förslaget bedöms därmed bidra positivt till uppfyllelsen av funktionsmålet.

11 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

För att kunna nå det transportpolitiska målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt är det viktigt att vidta åtgärder för att minska antalet olyckor och antalet förolyckade och andra skador så att de individer som arbetar eller nyttjar fartygen ska ha en säker arbetsmiljö och säkra transporter. Genom nya funktionsbaserade regler förtydligas redarens ansvar för att bemanningen är väl anpassad och aktuell för rådande situation. I dagens system där säkerhetsbesättningen godkänns av Transportstyrelsen ges inte redaren några incitament utifrån lagstiftningen att se över sin organisation och anpassa den efter eventuellt förändrade omvärldsfaktorer, exempelvis ökad trafik i vissa områden eller ökat antal passagerare på vissa sträckor. I det nya systemet kommer redaren krävas att via e-tjänsten genomföra en årlig egenkontroll och säkerställa att bemanningen fortsatt är väl anpassad för rådande förutsättningar. Detta bedöms öka sjösäkerheten och i längden bidra till minskat antal olyckor.

Det finns en risk att de fartyg som idag omfattas av Transportstyrelsens godkännande av säkerhetsbesättning till en början, efter de nya reglernas ikraftträdande, inte fullt ut kommer att kunna ta det ansvar som egenkontrollen innebär. Genom en insats från Transportstyrelsen med stödmaterial och information bedöms kunskapen på längre sikt öka i branschen, vilket ger utrymme för en ökad förståelse för regelverkets krav och därmed möjliggörs en förbättrad säkerhetskultur.

De föreslagna funktionsbaserade reglerna ska ge rederierna ökad flexibilitet i sin bemanning, vilket ger rederierna större möjlighet att anpassa bemanningen efter passagerarantal. Därmed kan även i vissa fall finnas i risk för så kallade ”delade turer” där

- arbetspass delas upp till perioder under dygnet då antalet passagerare är som störst,
- det totala antalet arbetade timmar minskar samt

- anställda i större utsträckning blir anställda på timbasis istället för tillsvidareanställningar.

Detta kan påverka både arbetsmiljön ombord på fartygen och hälsan för den enskilde sjömannen. I andra fall kan praktiska aspekter och behovet av att planera verksamheten i förväg bidra till att möjligheterna till flexibilitet begränsas och att påverkan på den enskilde sjömannen därmed uteblir.

C. Företag

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

578 fartyg fördelade på 376 fartygsägare påverkas av förslaget. Statistiken är hämtad från det svenska fartygsregistret samt Transportstyrelsens system för tillsyn, SITS.

SNI-kod för företagets huvudsakliga verksamhet har sökts fram med hjälp av organisations- och personnummer. Fartygen är oftast registrerade som att de bedriver reguljär och icke reguljär gods- och persontrafik i inre fart i Sverige. Företagen är oftast verksamma inom exempelvis upphandlad skärgårdstrafik, taxiverksamhet, charterverksamhet samt olika former av last och godsverksamhet.

Många av de mindre företagen i branschen bedriver även annan verksamhet inom samma företag. Därför anser Transportstyrelsen att det mest rättvisande sättet att beskriva företagens storlek är genom antal fartyg som respektive företag äger snarare än omsättning eller antal anställda, då detta kan ge en skev bild av branschen. En ytterligare anledning till valet av storleksklassificering är att det är svårt att illustrera omsättning eller antal anställda då många av företagen inte är aktiebolag, utan snarare ekonomiska föreningar eller enskilda företag och därmed inte har samma rapporteringsplikt. Merparten av företagen i branschen är småföretag med maximalt ett fartyg per företag. Endast tre rederier har fler än nio fartyg (se tabell nedan).

Antal fartyg per ägare	Antal ägare
1	309
2-8	64
9-49	3
Totalt	376

Gällande storleken på fartygen har majoriteten en bruttodräktighet under 100 medan endast 14 fartyg har majoriteten en bruttodräktighet över 500, vilket illustreras i tabellen nedan.

Bruttodräktighet	Antal fartyg
<20	99
20-100	312
100-500	153
500- 3 564	14
Totalt	578

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

Under detta avsnitt presenteras företagens administrativa kostnader för att införa ett nytt regelverk i sin helhet. Kostnaden för ökad administration är uppskattad utifrån en timkostnad för den administrativa tid som uppkommer genom regelförändringen.

När vi beräknar de administrativa kostnaderna använder vi oss, för fartygsägare som använder fartygen yrkesmässigt, av medellönen inom privat sektor år 2015 som var 32 000 kronor per månad. Timkostnaden inklusive arbetsgivaravgifter (31 procent) och semestertillägg (12 procent) blir då 284 kronor.¹

Sammantaget bedöms regleringen medföra följande administrativa ekonomiska effekter för företagen:

Aktivitet	Ekonomisk effekt
Sätta sig in i nytt regelverk	+961 056
Ta fram och implementera bemanningsplaner	+1 969 824
Löpande egenkontroll	+328 304
Totalt	+ 3 259 184

Sammantaget innebär förslaget administrativa kostnader för företagen om drygt 3 miljoner kronor. I följande kapitel specificeras hur Transportstyrelsen har genomfört beräkningarna i tabellen ovan.

¹ Enligt samhällsekonomisk praxis ska de kostnader som uppkommer i och med en regelförändring endast räknas med om de direkt kan hänföras till förändringen.

13.1 Sätta sig in i nytt regelverk

I samband med att det nya regelverket börjar gälla behöver alla berörda företag sätta sig in i det nya regelverket för att avgöra hur det påverkar deras verksamhet. Beroende på storleken och typ av fartyg, samt vilka ruttor man bedriver verksamhet på varierar möjligheterna till flexibilitet i säkerhetsorganisationen, och därmed även tidsåtgången för att sätta sig in i regelkraven. För att underlätta för företagen att sätta sig in i föreskrifterna och de krav som ställs kommer instruktions- och utbildningsmaterial att tillhandahållas. Det är rimligt att anta att det kan krävas att fler än en person behöver läsa på reglerna i större organisationer.

Transportstyrelsens bedömning av tidsåtgången utgår från ett genomsnittsföretag med det möjliga resultatet att vissa företag uppleva att deras tidsåtgång kan vara underskattad medan andra att den är överskattad. Tidsuppskattningen utgår från den tid som åtgår för den person eller de personer som behöver ta ett större ansvar för regelverket, individuellt eller inom ett företag. Till detta kommer tid för att, i förekommande fall, sprida informationen till berörda medarbetare inom organisationen, vilket bedöms kunna ske genom former som redan är etablerade inom företaget (arbetsplatsmöten eller liknande).

För passagerarredier gör Transportstyrelsen bedömningen att i genomsnitt tre personer per företag behöver sätta sig in i regelverket. Eftersom reglerna påverka dem på ett mer omfattande sätt bedöms tidsåtgången till 3 timmar per person det vill säga totalt **9 timmar per företag**. Antalet timmar är ett genomsnitt och för många redier med få och mindre fartyg kommer behovet av inläsning var mindre än ovan nämnda siffra.

13.2 Ta fram och implementera ny bemanningsplan

Företag ska utforma sina bemanningsplaner i förhållande till fartygets avsedda användning så att den säkerställer att bemanningen är anpassad efter de situationer av olika bemanning som fartyget kan hamna i. Alla berörda fartyg har redan bemanningsbeslut, dessa kan dock vara något inaktuella. Därutöver kommer merarbete ske till följd av att fartygen nu kan ha olika bemanningsplaner för olika situationer, och detta måste rediet ta fram. Utöver tiden för att ta fram nya bemanningsplaner tillkommer tid för att implementera planerna, samt för att informera och utbilda personalen. Denna tid uppskattas till en timme per anställd.

Tidsåtgång: 12 timmar per fartyg. Det finns eventuella synergieffekter för redier med fler fartyg. Omfattning av dessa synergier har dock varit svåra att kvantifiera och har därför inte inkluderats i uppskattningen.

13.3 Löpande egenkontroll

Enligt förslaget ska rederierna årligen se över sina bemanningsplaner och justera dem utifrån förändrade behov och förutsättningar för fartyget. För att säkerställa att den löpande egenkontrollen genomförs kommer Transportstyrelsen utveckla ett förfarande i e-tjänsten där rederierna årligen rapporterar sin egenkontroll.

Tidsåtgång: 2 timmar.

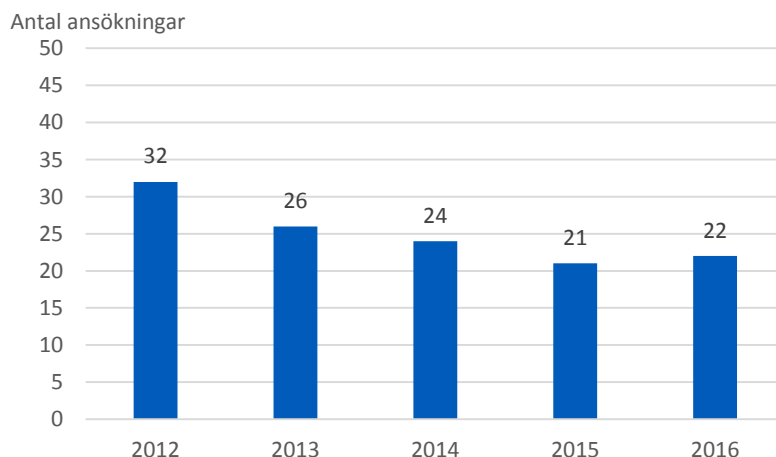
14 Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Utöver de administrativa kostnader som redovisas i avsnitt 13 finns även andra områden där företagens kostnader antingen minskar eller ökar på grund av det nya regelverket. Dessa kommer av specifika kravförändringar och administrativa bördor eller lättnader kopplade till dessa ändringar, tidsvinster av det nya tillsynssystemet samt minskade avgifter till följd av minskad tillsyn.

14.1 Bemanningsbesluts- och tillsynsavgifter

I dagsläget måste fartygsägare ansöka om att få sin tilltänka säkerhetsbesättning godkänd från Transportstyrelsen innan verksamheten kan tas i bruk. Transportstyrelsens förslag innebär att rederierna i fortsättningen kommer vara ålagda att ta fram bemanningsplaner, och därmed försvinner kostnaden för att få den godkänd av Transportstyrelsen. Avgiften för att få sin säkerhetsbesättning godkänd utgår från principen om full kostnadstäckning och kostar idag 5 000 kronor. Antalet inkomna ansökningar varierar något över tid, men i genomsnitt har cirka 25 ansökningar per år handlagts av Transportstyrelsen de senaste fem åren.

Figur 1. Antal ansökningar om godkännande av säkerhetsbesättning för inre fart per år för passagerarfartyg eller fartyg med en bruttodräktighet över 20 som transporterar gods eller passagerare.



Den totala kostnadsminskningen är därmed i genomsnitt 125 000 kr per år.

Istället för att godkänna rederiets föreslagna bemanningsorganisation kommer Transportstyrelsen istället genom inspektioner granska att fartygets bemanningsorganisation är rimliga och att de i sin bemanning följer sin specificerade bemanningsplan. Kostnaden kommer därmed flyttas från bemanningsbeslut till att bli en del av årsavgiften för tillsyn.

Avgifternas storlek bestäms utifrån principen att full kostnadstäckning uppnås – vilket innebär att avgiften ska täcka myndighetens kostnad.

Tillsynen kommer i stor utsträckning kunna samordnas med den tillsyn som sker för att kontrollera konstruktions- och utrustningskrav och det systematiska sjösäkerhetsarbetet.

14.2 Minskade personalkostnader i lågsäsong eller under färd helt utan passagerare

De föreslagna funktionsbaserade reglerna ger rederierna möjlighet till en ökad flexibilitet i sin bemanning, vilket kan komma att innebära lägre bemanning i lågsäsong. Detta i sin tur kan innebära att rederierna kan minska sina personalkostnader, vilket är den stora andelen av rederiernas totala kostnader. Det är i dagsläget inte möjligt att bedöma i vilket utsträckning och omfattning detta kommer att ske, men för vissa företag kan det innebära tydligt minskade kostnader under vissa delar av säsongen.

14.3 Investering i teknik för att uppfylla kraven

För att kunna utnyttja den nya e-tjänsten som ska användas för framtagande av nya bemanningsplaner kommer företag behöva ha tillgång till en dator eller liknande plattform med internetuppkoppling. Transportstyrelsen bedömer dock att den stora merparten av företagen redan har den typen av utrustning för löpande driften av verksamheten och därmed tillkommer ingen ytterligare kostnad.

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

Förutsättningar att konkurrera kan hämmas av begränsande regler. För att avgöra om en regel kan anses vara begränsande eller inte, tillämpas här en checklista som ursprungligen har tagits fram av OECD².

Checklistan består av ett antal frågor som härrör till fyra olika områden:

- Begränsas antalet företag eller utbudet?
- Påverkar regeln företags förmåga att konkurrera?
- Påverkar regeln företagets drivkrafter att vilja konkurrera?
- Påverkar regeln konsumenters valmöjligheter eller beteende?

15.1 Begränsas antalet företag eller utbudet?

Transportstyrelsen bedömer att förslaget om flexiblere bemanning kan komma att främja en levande skärgård och skärgårdsturism. Förslaget ger rederierna möjlighet att anpassa besättningen efter rådande omständighet, vilket kan göra det ekonomiskt försvarbart upprätthålla trafik även under lågsäsong.

15.2 Påverkar regeln företags förmåga att konkurrera?

Transportstyrelsen bedömer att förslaget kan innebära att tillämpningen av de flexibla bemanningsreglerna kan komma skilja mellan rederier med mycket likartade förutsättningar. Detta kan i längden påverka konkurrensen på marknaden och det är därför av största vikt att Transportstyrelsens

² OECD, Competition Assessment Toolkit, Volume II

informations- och vägledningsmaterial är utformat så att rederierna inte behöver uppleva osäkerhet gällande hur bemanningsplanerna ska utformas.

15.3 Påverkar regeln företagens drivkrafter att vilja konkurrera?

Enligt branschen kan regleringen påverka företagens vilja till teknisk utveckling, vilket nuvarande lagstiftning inte gör. De företag som går i framkant i denna utveckling kan få tydliga konkurrensfördelar jämfört med sina konkurrenter. Denna typ drivkraft är något som Transportstyrelsen vill gynna.

15.4 Påverkar regeln konsumenters valmöjligheter eller beteende?

De föreslagna funktionsbaserade reglerna ska ge rederierna möjlighet till en ökad flexibilitet i sin bemanning, vilket kan innebära bättre förutsättningar för rederier att upprätthålla vissa linjer under lågsäsong. Detta kan i sin tur innebära ökad konkurrens året om, vilket gynnar både branschen och passagerarna i det långa loppet.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Regleringen bedöms inte få några övriga effekter för företagen.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Transportstyrelsen har bedömt att särskild hänsyn behöver tas till små företag, då de fartyg som omfattas av de föreslagna reglerna till stor del drivs av företag (rederier) kan anses vara små, både vad gäller omsättning och antal anställda. Med hänsyn till att många små företag berörs av regleringen har vi haft dessa företag i åtanke när vi har utformat de föreslagna reglerna.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Lättare att anpassa bemanning efter rådande situation Möjlighet att utveckla verksamheten Möjlighet att förlänga säsongen Tydligare förutsättningar att bemanna rätt för aktuell situation	Administrativ börda att anpassa bemanning efter rådande situation Risk till oenighet mellan arbetsmarknadens parter		
Sjömän	Kan ge fler arbetstillfällen även under lågsäsong Större möjlighet för den enskilde sjömannen att överblicka fartygets bemanning	Risk för sämre arbetsmiljö för sjömän vid exempelvis delade turer och minskade antal arbetstimmar		
Medborgare	Möjlighet till fler turer under lågsäsong Möjlighet för passagerare att få överblick över fartygets bemanning			
Staten m.fl.	För Transportstyrelsen blir det mindre arbete med framtagande av bemanningsbesl			

	ut			
	Genom förändrad tillsyn får tillsynsmyndighe terna bättre uppfattning om den faktiska bemanningssitu ationen			
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har i arbetet med denna konsekvensutredning inhämtat underlag från den referensgrupp som är knuten till projektet, som består av arbetsgivare, intresseorganisationer fackliga representanter samt företag verksamma i inre fart.

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

Styrbjörn Bergström,
styrbjorn.bergstrom@transportstyrelsen.se, 010-495 33 12

Henrik Ramstedt,
henrik.ramstedt@transportstyrelsen.se, 010-495 32 51

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

Ytterligare frågor kopplade till behörigheter och bemanning som lyfts fram av referensgruppen till projekt RUBB

Inledning

I regeringens regleringsbrev för Transportstyrelsen gällande budgetåret 2016 ingick ett uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler och reglernas tillämpning för fartyg som omfattas av projektet nationella föreskrifter (PNF). Transportstyrelsens arbete med regleringsuppdraget har bedrivits i form av ett projekt kallat "RUBB" (regeringsuppdrag behörigheter och bemanning). Uppdraget bestod av två delar, dels översyn av behörighetsklasserna för inre fart gällande såväl tjänstgöringskrav som rättigheter, dels införande av funktionsbaserad bemanning. Projektet etablerade under hösten 2016 en extern referensgrupp bestående av olika organisationer, myndigheter, fackförbund och enskilda aktörer som varit delaktiga i framtagandet av de förslag som presenteras.

Under arbetet med regleringsuppdraget har också andra frågor kopplade till behörigheter och bemanning lyfts fram av referensgruppen. Det gäller främst vad en övergång från skeppsmätning i bruttodräktighet till längdmått skulle innebära för behörighets- och bemanningsreglerna samt frågor rörande utvidgning av området för inre fart och tillämpningen av utländska behörigheter.

I detta PM redovisas en översiktlig översyn av dessa frågor för att belysa förutsättningar för att utreda dem vidare om det skulle bli aktuellt i framtiden.

Förutsättningar för övergång från bruttodräktighet till längdmått

Bakgrund

Under arbetet med regleringsuppdraget har också frågan berörts om vad en övergång från skeppsmätning i bruttodräktighet till längdmått skulle innebära för behörighets- och bemanningsreglerna. Detta mot bakgrund av projektet nationella föreskrifter (PNF) och ändring av fartygssäkerhetslagen där kravet på fartcertifikat ändrats från en bruttodräktighet om minst 20 till en skrovlängd av minst 15 meter.

En översiktlig översyn har därför gjorts av vad en motsvarande ändring av behörighets- och bemanningsreglerna skulle innebära. Nedan presenteras också kortfattat vilka effekter detta kan få gällande bemanning, mönstring och behörigheter. Ett antal möjliga lösningsalternativ presenteras samt vilka effekter respektive alternativ skulle kunna innebära. Transportstyrelsen vill poängtera att inget av de beskrivna förslagen är färdigutredda, utan bör ses som möjliga alternativ i en framtida utredning gällande en övergång från bruttodräktighet till längdmått.

I promemorian¹ om regelförenkling för sjöfarten, utarbetad av Docent Johan Schelin, föreslås en rad förenklingar, bland annat att registreringen av mindre skepp ska förenklas genom en ändrad indelning av skepp och båtar. Syftet med detta är att underlätta för skärgårdsrederierna och fritidsbåtsnäringen vid registrering av fartyg.

Vidare föreslås att de mindre fartygen i framtiden ska mätas genom tillämpning av längdmått istället för dagens användning av bruttodräktighet. Längdmåttet föreslås tillämpas genom att fartyg med bruttodräktighet 20, som återfinns i ett flertal lagar så som mönstringslagen och fartygssäkerhetslagen, ersätts med en skrovlängd om 15 meter.

I Proposition 2016/17:205 om ändring i sjölagen (1994:1009) föreslås att definitionen av skepp ändras från *fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter*, ändras till *fartyg, vars skrov har en största längd som överstiger 24 meter*. Med anledning av den ändringen föreslår regeringen i remiss (2017-09-01, N2017/05445/MRT) av promemoria ”Regelförenkling för sjöfarten – ändringar i fartygsregisterförordningen”, att nuvarande regler om skeppsmätning ska ändras så att mätningsskyldighet knyts till fartyg med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter i stället för till sjölagens definition av skepp. Det innebär att fartyg med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter även fortsättningsvis ska skeppsmätas. En skeppsmätning innebär bland annat att fartygets bruttodräktighet mäts.

Effekter av en övergång från bruttodräktighet till längdmeter

Verksamheten på majoriteten av de fartyg som finns i Sverige idag skulle med största sannolikhet inte påverkas i någon större mån vid en övergång från bruttodräktighet till längdmått.

¹ Regelförenkling för sjöfarten (hittas via <http://www.regeringen.se/49f871/contentassets/3f8ed70e0eeb4178aa48cbdaaf18fcd9/promemoria-regelforenkling-for-sjofarten.pdf>)

Det finns dock ett stort antal fartyg vars skrov eller övrig konstruktion är av den art att kraven på bemanning och behörigheter på dessa fartyg skulle kunna påverkas. En jämförelse mellan bruttodräktighet och fartygslängd är svår att göra beroende på att ett fartyg kan vara relativt långt och smalt med liten innesluten volym och på så vis få en låg bruttodräktighet, samtidigt som andra fartyg tvärtom kan ha en hög bruttodräktighet jämfört med dess längd. Transportstyrelsen kan konstatera att av befintliga cirka 3000 fartyg skulle drygt 100 fartyg få lägre ställda bemanningskrav medan cirka 100 fartyg istället skulle få utökade bemanningskrav om en 15 meters längdgräns skulle ersätta bruttodräktighet 20. Dessa fartygs verksamhet skulle därmed påverkas genom förändring av mönstring av sjömän och beslut om säkerhetsbesättning. Detta skulle eventuellt kunna påverka sjösäkerheten och rederiernas konkurrensmöjligheter. Utöver rederierna skulle även sjömännen kunna påverkas genom att möjligheterna till behörighetsgrundande tjänstgöring på deras nuvarande arbetsplats förändras. Nedan beskrivs dessa effekter kortfattat samt vilka konsekvenser det kan få för enskilda redare, fartygsägare eller sjömän.

Mönstring av sjömän

Besättning som tjänstgör på mönstringspliktiga fartyg med en bruttodräktighet om 20 eller mer ska mönstra. Detta sker genom inrapportering till Transportstyrelsens sjömansregister. Om gränsen för mönstring skulle ändras från bruttodräktighet 20 till en fartygslängd om 15 meter så skulle ett flertal fartyg som är mönstringspliktiga i dag inte längre vara det medan andra fartyg kommer att behöva mönstra sin personal. Förändringen av mätmetod kan därmed innebära ekonomiska konsekvenser, till följd av administrativa krav runt mönstringsplikt, för ett antal fartyg.

Beslut om säkerhetsbesättning

Idag utfärdas beslut om säkerhetsbesättning för passagerarfartyg och för fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som transporterar gods eller passagerare. Beslut om säkerhetsbesättning styr vilken besättning ett fartyg ska ha med tanke på utbildning och behörighet samt antal besättningsmedlemmar. Besluten är individuella och anpassade till fartygets verksamhet. Övriga handelsfartyg med en längd om minst 6 meter bemannas enligt standarder i bemanningsföreskriften (TSFS 2010:102), vilket innebär att det inte finns möjlighet för individuella bedömningar.

En övergång till längdmått om 15 meter skulle få som konsekvens att fartyg som har en bruttodräktighet under 20 men en längd om minst 15 meter skulle regleras genom beslut enligt dagens system. Samtidigt som fartyg med en längd under 15 meter men med en bruttodräktighet överstigande 20 skulle bemannas enligt bemanningsföreskriften istället för med beslut om

säkerhetsbesättning. Förändringen av mätmetod kan därmed innebära ekonomiska konsekvenser då ett antal fartyg skulle omfattas av krav om besättningsbeslut samtidigt som vissa andra fartyg inte skulle omfattas.

Rätt till tjänstgöring för enskilda sjömän

Behörighetsföreskriften (TSFS 2011:116) reglerar vilka rättigheter en viss behörighet har. En examen som fartygsbefäl klass VIII ger rätt att vara befälhavare i inre fart på handelsfartyg med en bruttodräktighet understigande 20. När fartyget har en bruttodräktighet mellan 20-71 i samma fartområde krävs det minst en behörighet som fartygsbefäl klass VIII. Om bruttodräktigheten 20 skulle ersättas med skrovlängd om 15 meter skulle rättigheterna för tjänstgöring därmed att ändras.

Utfärdande av behörigheter

Tillgodoräknande av behörighetsgrundande tjänstgöring för behörighet som fartygsbefäl klass VIII kan i dagens behörighetssystem ske från fartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Skulle även detta ersättas med en längdgräns om 15 meter så skulle många sjömän missgynnas medan andra får det lättare att kunna erhålla tjänstgöring eftersom sjömännen som tjänstgör på fartyg med en högre bruttodräktighet än 20 men är under 15 meter inte skulle kunna tillgodoräkna sig sin tjänstgöringstid. Om fartyg under 24 meter inte skulle skeppsmätas så påverkas flertalet däck- och fartygsbefälsbehörigheter vilka har en gräns om bruttodräktighet om minst 70 för tillgodoräknande av tjänstgöring.

Förnyelse av behörigheter

För att få behålla en fartygsbefälsbehörighet krävs det att sjömannen fullgör viss tjänstgöring under behörighetens giltighetstid. Tjänstgöringen ska ha fullgjorts på fartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Här skulle ett införande av en längd om 15 meter få konsekvensen att vissa sjömän inte får behålla sina nuvarande behörigheter, medan andra sjömän kan tillgodoräkna sjötid från fartyg som inte tidigare var möjliga.

Sjösäkerhet

Att jämföra fartyg mätta i volym med meter är som tidigare nämnts komplicerat. Transportstyrelsen kan se att fartyg med en skrovlängd om 15 meter väl skulle kunna ha en bruttodräktighet om 40.

I dagens behörighets- och bemanningssystem krävs en viss behörighet för att få framföra ett fartyg med en bruttodräktighet om lägst 20. För de mindre fartygen räcker det med enbart en utbildning. Skillnaden mellan utbildning och behörighet är att det även krävs praktisk dokumenterad erfarenhet till sjöss för att Transportstyrelsen ska utfärda en behörighet. Skulle då kravet

gällande behörighet börja regleras först vid 15 meter istället för vid en bruttodräktighet om 20 så skulle ett fartyg med en längd om 14,99 och en bruttodräktighet om 40 kunna framföras fritt av en befälhavare som saknar praktisk dokumenterad erfarenhet till sjöss. Detta kan leda till en ökad risk för olyckor om dessa fartyg framförs av mindre erfarna befäl.

Marknads- och konkurrenseffekter

Transportstyrelsen erfar att en förändring av fartygsdefinitioner skulle kunna innebära stora förändringar för påverkade fartyg gällande bemanning, mönstring och behörigheter. Först och främst får förändringarna tydliga positiva effekter för hela branschen då det blir enklare och mer samordnade regelverk.

Men det kan även leda till tydliga negativa konsekvenser. Framförallt för de cirka 100 fartyg som skulle få utökade krav, vilket kommer resultera i ökade administrativa kostnader. Därutöver skulle förändringarna kunna innebära att dessa fartyg även minskar i värde då det innebär en stor administrativ börda att bedriva verksamheten. Men förändringarna skulle även kunna innebära negativa effekter för de drygt hundra fartyg som idag har en bruttodräktighet över 20 men som är under 15 meter. Det skulle eventuellt innebära att de ses som mindre attraktiva arbetsgivare då sjömännen i framtiden inte kan få någon behörighetsgrundande praktik på dessa fartyg. Transportstyrelsen befarar att i extremfallet skulle förändringarna eventuellt kunna innebära att vissa rederier skulle få svårt att anpassa verksamheten utifrån de nya förutsättningarna.

Möjliga lösningar

Nedan presenteras ett antal möjliga lösningalternativ där framförallt de negativa effekterna belyses kortfattat.

Alternativ 1: Direkt ersätta bruttodräktighetsgränsen 20 brutto med ett längdmått på 15 meter i de regelverk som styr bemanning, behörigheter samt mönstring.

Som beskrivits ovan skulle en sådan direkt förändring på kort sikt skapa stora bekymmer för de fartyg och de sjömän som idag tjänstgör på de cirka hundra fartyg, som har en bruttodräktighet som är mindre än 20 men är längre än 15 meter, som skulle få utökade bemanningskrav. I värsta fall skulle dessa rederier kunna gå i konkurs till följd av nya marknads- och konkurrenseffekter. Detta alternativ kan innebära en ökad risk för olyckor då betydligt större fartyg kommer kunna framföras av befälhavare utan dokumenterad erfarenhet.

Förändringen skulle dock ge en mycket enkelt och lättförståeligt regelverk vilket är eftersträvänsvärt.

Alternativ 2: Längdgränser införs samtidigt som bruttodräktighetsmättet behålls.

Detta scenario skulle inte missgynna enskilda redare, vilket bör ses som en stor fördel. Det skulle dock innebära ett otydligt regelverk där möjlighet finns att välja den mätmetod som passar bäst för det aktuella ärendet. Ett eventuellt scenario skulle kunna vara att fartyget utnyttjar fördelarna med att vara under 15 meter samtidigt som sjömännen vill kunna tillgodoräkna sig sin sjötid för ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 20.

Alternativ 3: Längdgränser införs för nybyggda fartyg samtidigt som bruttodräktighetsmättet behålls för befintliga fartyg.

Ett sådant system skulle öka administrationen för Transportstyrelsen med tanke på att kontroll om när fartyget är registrerat eller när sjötiden skett måste ske vid varje tillfälle ett rederi eller en sjöman söker om ett beslut om säkerhetsbesättning eller behörighetsbevis. Liknande problematik kommer också upplevas av rederier och sjömän eftersom olika bemannings- och behörighetsregler gäller beroende på när fartyget är byggt.

Alternativ 4: Behålla nuvarande system där bruttodräktighet ligger till grund för krav gällande bemanning, mönstring och behörigheter.

Att behålla bruttodräktighet som grund för krav gällande bemanning, mönstring och behörigheter skulle inte vara i linje med hur andra regelverk utvecklas och det skulle därmed innebära svårigheter för branschen i tillämpningen då hänsyn måste tas både till fartygets bruttodräktighet och dess längdmått. Kostnaden för skeppsmätning är större om fartygen ska mätas i bruttodräktighet vilket är negativt för den som vill registrera in ett nytt fartyg för yrkessjöfart. Utöver detta ser Transportstyrelsen i dagsläget inga ytterligare negativa effekter av att behålla nuvarande system.

Sammanfattning

Utan att i nuläget gå djupare in i frågan kan konstateras att ett byte av mätmetod skulle innebära både positiva och negativa effekter för myndigheten, rederier och för de sjömän som berörs. Givet de negativa effekterna som ett byte av mätmetod skulle medföra finns det också fördelar med att behålla dagens system. Enligt vad Transportstyrelsen erfar är förändringen av mätmetod önskad av branschen. Innan en övergång övervägs ytterligare behöver konsekvenserna utredas mer grundligt för att hitta en lösning som orsakar så få negativa konsekvenser som möjligt.

Utvidgning av området för inre fart

Bakgrund

I samband de referensgruppsmöten som hållits gällande regeringsuppdraget har frågan gällande fartområdet inre fart lyfts kopplat till bemanning och behörigheter. En översyn skulle enligt branschen leda till utökade möjligheter för skärgårdsturism och annan kustnära verksamhet. Nedan presenteras kortfattat vad som menas med inre fart när det gäller behörigheter och bemanning.

När det gäller behörigheter och bemanning finns det i dag fyra fartområden enligt 1 kap. 3 § i SFS 2011:1533, dessa är; inre fart, närfart, Europafart samt oceanfart. Inre fart definieras som fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd, samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, såsom detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen(2003:438). Med närfart menas; Fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm–Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhafen.

Fartområdet inre fart har till viss del sin grund i det tekniska fartområdet D vilket reglerar var fartyg med viss utrustning och tekniska förutsättningar får trafikera. Fartområdet D bygger i sin tur på uppmätta våghöjder under en viss tidsperiod. Under sommarmånaderna juni, juli och augusti utökas även fartområdet D, på så sätt får även de fartyg som trafikerar inre fart möjlighet att nå något längre ut under dessa månader.

Fartområdet inre fart bygger delvis på en viss sträcka från en plats där fartyget kan finna skydd. Möjligheten att finna skydd är beroende av vindriktning, väder, hur stort fartyget är samt hur kuststräckan ser ut. Definitionen av fartområdet inre fart är på många sätt svår att tolka och tillämpa för fartygen, Kustbevakningen och Transportstyrelsen då fartområdet delvis bygger på bedömning. Fartområdet närfart har tydliga geografiska gränser i motsats till inre fart.

Någon översyn av fartområdet inre fart har inte skett i nutid trots att den tekniska utvecklingen har kommit väldigt långt när det gäller maskineri och navigationshjälpmedel så som GPS, elektroniska sjökort, radar, väderleksrapporter med mera.

Behov av översyn

Transportstyrelsen ser ett stort behov av översyn av var gränsen för inre fart ska vara med tanke på att definitionen är både svår att tolka och än svårare att tillämpa för de aktuella fartygen. Det vore ur ett användarperspektiv

lämpligt att enbart ha en geografisk gräns, det vill säga ett visst avstånd från kustlinjen. En sådan gräns skulle även markant underlätta vid tillsyn av Kustbevakningen. En utökning av fartområdet skulle även kunna leda till utökad turism och näring i de yttre kustområdena oavsett årstid. Det finns inget som säger att det under en lugn novemberdag är svårare att navigera än under en motsvarande dag i juni, även om det är en större risk rent statistiskt att våghöjden är högre under november månad. På så sätt kommer det då att ställas högre krav på att befälhavaren kan göra rätt bedömning av väderförhållandena innan den aktuella resan påbörjas.

Sammanfattning

Transportstyrelsen kan konstatera att ett tydligare och eventuellt utökat fartområde för inre fart skulle ge mest positiva effekter för de rederier, sjömän samt tillsynsmyndigheter som berörs. Transportstyrelsen kan även se att en översyn av fartområdet inre fart skulle medföra ett omfattande arbete.

Yacht Master behörighet

Bakgrund

I samband de referensgruppsmöten som hållits gällande regeringsuppdraget har frågan gällande införande av Yacht Master i svensk lagstiftning uppkommit från vissa aktörer inom charterbranschen (fartyg med färre än 12 passagerare). Yacht Master är en behörighet som utfärdas efter godkännande av engelska sjöfartsmyndigheten MCA. En sådan behörighet ger rätt att framföra privata eller kommersiella yachter med en bruttodräktighet om högst 200 och 24 meters längd. Behörigheten bygger på teoretisk utbildning samt praktiska prov samt tidigare erfarenhet från fritids- eller mindre yrkesfartyg.

Det har framförts av branschen att ett införande av Yacht Master behörigheter skulle underlätta och leda till en utveckling av charterverksamhet och seglingsturism

Om Sverige skulle godta MCA-godkända Yacht Master behörigheter med kommersiell påteckning vilket innebär att behörigheterna även är giltiga på yachter i kommersiellt bruk i andra länder. Detta skulle innebära att svenska sjömän får möjlighet att arbeta på svenskflaggade yachter med en bruttodräktighet om högst 200 och 24 meters längd vilka fraktar last eller upp till 12 stycken passagerare i närfart eller mer vidsträckt fart. Ett införande av Yacht Master i svenskt regelverk skulle kunna innebära att de som innehar en behörighet som Yacht Master direkt skulle kunna tjänstgöra

i svenska fartyg. Effekten skulle kunna bli att utländsk personal direkt ges möjlighet att tjänstgöra på svenska fartyg.

I dag ges möjlighet att söka ut en behörighet som fartygsbefäl på svenska traditionssegelfartyg mot bakgrund av en behörighet som Yacht Master med inriktning mot segelfartyg. Det finns inte någon möjlighet att utfärda någon annan behörighet eller ge rätt till tjänstgöring i någon annan typ av svenska fartyg.

Förutsättningar för införande av Yacht Master behörigheter på svenska fartyg

Utbildning och sjötjänstgöring

Den teoretiska utbildningen till Yacht Master är betydligt kortare än motsvarande svensk utbildning. Utbildningen är i stora drag anpassad till de förhållanden som krävs för navigering kring de brittiska öarna, då stor vikt läggs vid tidvattennavigering. Samtidigt saknas viktiga moment så som bland annat svensk lagstiftning och passagerarsäkerhet. Vad gäller de praktiska momenten och tillgodoräknande av praktik till behörigheten som Yacht Master ställs även här krav på att hälften av den praktiska erfarenheten ska vara fullgjord i tidvattensfarvatten, vilket inte finns i Östersjön. Längden på tjänstgöringen är betydligt kortare än den som krävs för motsvarande svensk behörighet. För den lägsta behörigheten Yacht Master Coastal krävs det tjänstgöring om minst 30 dagar och 800 nautiska sjömil från fritids- eller yrkesfartyg. Detta att jämföra med kravet för fartygsbefäl klass VIII inre fart vilket föreslås kräva minst 12 månaders däckstjänstgöring varav minst 6 månader bryggjtjänstgöring i inre fart på yrkesfartyg.

Sammanfattningsvis ser Transportstyrelsen att behörigheten som Yacht Master är anpassad till havsnavigering över öppna passager jämfört med fartygsbefäl klass VIII inre fart vilken är i större del anpassad till skärgårdsnavigering.

Tillsyn och regler

Ett införande av Yacht Master i svenskt regelverk skulle kunna innebära att de som innehar en behörighet som Yacht Master direkt skulle kunna tjänstgöra i svenska fartyg. Ett sådant införande skulle innebära att vi tillät behörigheter som helt baseras på utbildning och tjänstgöring som Transportstyrelsen varken har normerings- eller tillsynsansvar för.

Ytterligare tekniska krav

Ett införande av Yacht Master skulle även förutsätta att svenska fartyg måste omfattas av MCA:s code of practice², vilket idag inte är implementerat i svensk lagstiftning. Troligen skulle ett sådant införande leda till ökade krav gällande stabilitet och utrustning på sådana fartyg jämfört med de krav som ställs i dag. Även här saknar Transportstyrelsen ansvar för normeringsarbetet.

Sammanfattning

Med denna översiktliga översyn kan Transportstyrelsen konstatera att införandet av Yacht Master i svenskt regelverk skulle innebära både positiva och negativa effekter för rederier och sjömän som berörs. Ett införande av Yacht Master behörigheter skulle kunna leda till en utveckling av branschen. Det skulle dock innebära att även de tekniska kraven enligt MCA:s code of practice måste uppfyllas. Ett införande skulle också innebära att behörigheter accepteras som helt baseras på utbildning och tjänstgöring som Transportstyrelsen varken har normerings- eller tillsynsansvar för.

Majoriteten av de fartyg som finns i Sverige i dag skulle med största sannolikhet inte ha någon större nytta av ett införande av Yacht Master behörigheter, då nuvarande behörighetssystem är väl anpassat till svenska förhållanden för fartyg i inre fart. Förslagna ändringar gällande behörigheter för inre fart leder även till ytterligare lättnader för de som är verksamma på mindre fartyg i inre fart. En utvidgning av området för inre fart skulle också bidra till att de befintliga behörigheterna för inre fart ges utökat användningsområde.

Transportstyrelsen ser att ytterligare utredningsarbete är nödvändigt för att avgöra hur stort behovet är av ett eventuellt införande av Yacht Master och vilka effekter det skulle ge. Transportstyrelsen kan se att ett införande skulle innebära ett omfattande regelarbete och vidföljande konsekvensutredning och att det bör vägas in i förhållande till hur stort behovet är.

² Tekniskt regelverk utgivet av MCA, "Small vessels in commercial use for sport or pleasure, workboats and pilot boats – alternative construction standards"