



Näringsdepartementet  
Transportenheten

103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning N2010/4050/TE

Göteborg 2010-08-23

### **Sveriges Redareförenings remissyttrande beträffande ”Handlingsplan för ökad rekrytering av personal till sjöfartssektorn”**

Sveriges Redareförening har tagit del av rubricerad Handlingsplan. Föreningen har även aktivt deltagit i arbetet att ta fram Handlingsplanen. I det följande lämnar föreningen kompletterande synpunkter.

#### **1. Inledning**

Sjöfartsverket fick Regeringens uppdrag den 15 oktober 2008 att i samarbete med aktörerna inom sjöfarten arbeta fram Handlingsplanen. Slutredovisningen skedde den 31 mars 2010.

Med början sommaren 2008 gick den svenska sjöfarten in i den världsomspännande lågkonjunktur som ännu ej sett sitt slut. Under åren före 2008 hade den svenskkontrollerade sjöfarten upplevt en positiv sjöfartskonjunktur som sträckt sig över en följd av år.

I egenskap av branschorganisation för det svenska sjöfartsklustrets kärna, tog Sveriges Redareförening initiativ till och genomförde omfattande rekryteringskampanjer som har lett till att de 15 olika utbildningsanstalter som genomför sjöinriktade utbildningar har fått långt fler sökande än de har plats för. Detta är mycket glädjande. Enligt beslut i Redareföreningens styrelse fortsätter rekryteringskampanjerna, om än på en något lägre ambitionsnivå. Det beror på att behovet av nytillkommen sjöpersonal beräknas öka, särskilt på befälssidan<sup>1</sup>. Samtidigt är framtidsutsikterna för den svenskflaggade sjöfarten för närvarande osäkra<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Av de ombordanställda i den svenskflaggade handelsflottan är hela 35 % 50 år eller äldre. Dessutom är 22 % av de ombordanställda under 30 år. Medelåldern ombord idag är 46 år, vilket torde vara en ganska hög medelålder inom en bransch men är ganska typisk för rederibranschen.

<sup>2</sup> Detta kan å ena sidan leda till naturliga avgångar som skapar plats för nyanställningar inom den sjöfart som eventuellt blir kvar under svensk flagg, men det kan lika gärna leda till fleråriga



Den svenska sjöfartens kostnadsläge i en internationell jämförelse är på tok för högt. Detta var väl bekant för sjöfartsnäringsen långt före sjöfartskrisen. Lågkonjunkturen har emellertid på ett kännbart sätt tydliggjort detta än mera<sup>3</sup>. Den tidigare under 2010 slutförda klusterutredningen (Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi, Tillväxtanalys 2010/098) och den för närvarande pågående utredningen om konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg (Dir 2010:2) är exempel på åtgärder från statens sida för att ta fram beslutsunderlag och komma tillrätta med problemen.

En synnerligen allvarlig konsekvens av att den svenskflaggade handelsflottan nu drastiskt minskar i storlek är den tilltagande bristen på fartygsförlagda utbildningsplatser. Snabba åtgärder från statens sida är här nödvändiga för att komma tillrätta med detta akuta problem.

Det är därför nödvändigt att staten snarast genomför författningsändringar som ger Transportstyrelsen utrymme att omedelbart radikalt förändra kraven på den fartygsförlagda utbildningen. Det gäller såväl på gymnasienivå som på högskolenivå. Om inte detta sker är risken stor att följderna på kort sikt blir katastrofala. De föreslagna förändringarna möter inga internationella hinder; de föreslås ske helt i enlighet med den internationella konvention (STCW) som styr sjöfartens utbildningar och behörigheter<sup>4</sup>. Förändringarna går också att genomföra med omedelbar verkan.

Utöver den ovan sammanfattade situationen tillkommer ytterligare ett problem, vilket i sin förlängning kan få än mer allvarliga konsekvenser beträffande rekryteringen av personal till sjöfartssektorn. Denna problemställning beskrivs närmare i det följande:

## 2. Bakgrund

Nya konventionskrav<sup>5</sup> och en minskad handelsflotta kommer att skapa stora problem för de svenska sjöfartsgymnasierna om inte snara åtgärder vidtas. Problem finns redan nu (2010). Som omnämns ovan gäller det sjöpraktik, dvs fartygsförlagda utbildningsplatser. Dessa problem är akuta och måste lösas i stort sett omedelbart.

Det är Sveriges Redareförenings uppfattning att det krävs en ny utbildningsmodell för att möjliggöra kraftfulla och nödvändiga effektiviseringar. Det innebär också att flertalet av Sveriges sjöfartsgymnasier kan fortsätta sin betydelsefulla verksamhet. Målet är även att skapa attraktiva utbildningsalternativ för sjöfartsintresserade ungdomar.

Den i det följande föreslagna utbildningsmodellen bygger på att lägre befälsutbildningar flyttas från högskolan och läggs under gymnasieskolans huvudmannaskap. I det följande beskrivs

---

arbetslöshetsperioder för 50+-are. Även personer under 30 år kan få en lång arbetslöshetsperiod om mönstret från den vanliga arbetsmarknaden kommer att följas.

<sup>3</sup> Under 2009 minskade antalet svenskflaggade last- och passagerarfartyg med drygt 12%, dvs 30 fartyg. Trenden för 2010 är fortsatt illavarslande.

<sup>4</sup> Varken rekryterings-, utbildnings- eller behörighetskrav skall sänkas. Tvärtom skall den höga svenska nivån bibehållas eller i förekommande fall höjas samtidigt som det svenska systemet skall anpassas i ett internationellt perspektiv och med den situation svensk sjöfart befinner sig i.

<sup>5</sup> Nytt amendment ("Manila") till STCW-konventionen kommer att gälla i Sverige från 2012.

kortfattat om sjöfartsgymnasiets tänkta roll, aktuellt om sjöpraktik och om utbildningarnas längd.

De föreslagna åtgärderna får vissa konsekvenser. Dessa leder till ett antal frågeställningar. En utredning av dessa och konkreta förslag på lösningar kommer att redovisas<sup>6</sup> i en rapport som för närvarande är under utarbetande på Sveriges Redareförenings uppdrag.

### 3. Sjöfartsgymnasiet

Sveriges Redareförenings uppfattning är att sjöfartsgymnasiernas överlevnad är hotad. Inom några år (2012) kommer det att krävas väsentligt mer tid till sjöss än vad som krävs idag för att erhålla behörighet för manskapsbefattning (matros/motorman) i svenskflaggade fartyg. Detta kommer att medföra svårigheter för ungdomar att få arbete efter avslutad skolgång på sjöfartsgymnasium. Det beror på att de vid avslutad skolgång inte kommer att ha någon behörighet. Vägen till befälsutbildning i högskolan blir i praktiken också stängd. Det beror på att ungdomar med sjöfartsgymnasiebakgrund måste konkurrera med de övriga ungdomar som läst högskoleförberedande program på teoretiskt inriktade gymnasieprogram. Alternativet till att uppnå befälsbehörighet för blivande däcksbefäl som inte genomgått fyraårig högskoleutbildning med inkluderad styrd praktik, är inseglade 36 månader i manskapsbefattning (för blivande maskinbefäl gäller ett annat regelsystem). Denna "långa sjöväg" kommer inte att vara ett realistiskt alternativ.

Det är således uppenbart att ungdomars intresse för att välja sjöfartsutbildningar i gymnasieskolan därmed kommer att minska dramatiskt. För svensk sjöfart är detta ur flera perspektiv oacceptabelt. Därför måste sjöfartsgymnasiernas utbildningsroll stärkas.

### 4. Sjöfartsgymnasiet i en ny roll

#### 4.1 Viktiga aspekter på en ny utbildningsmodell

En framtidsmodell för kompetensförsörjning måste bygga på ett långsiktigt sjöfartspolitiskt beslut. Skolan måste kunna planera för genomförande och antagningsvolym. De stora förändringar i STCW-konventionen som för närvarande sker måste också uppmärksammas. De akuta problem som finns för närvarande (2010) måste lösas omedelbart med kortsiktiga åtgärder, dock med en blick in i framtiden.

En ny utbildningsmodell bör ta i beaktande följande:

- Sjöfartsgymnasiernas roll i systemet måste förstärkas
- Gymnasieprogrammen bör breddas för att ge ökad flexibilitet
- Skolfartyg bör bli ett obligatoriskt inslag i verksamheten
- All sjöpraktik skall hanteras av gymnasieskolan
- Utbildningstiden för erhållande av högsta behörighet bör kortas
- Utbildningen skall underlätta för kompletteringar till s.k. alternativt certifikat

---

<sup>6</sup> Tidig höst 2010

- Ett nationellt branschråd för sjöfartsutbildningar bör inrättas
- En tvåårig "nautisk/sjöteknisk" högskoleexamen som underlag för behörigheten sjökaptens och sjöingenjör bör inrättas som valbart alternativ (Sjökaptens/sjöingenjörutbildningarna är för närvarande treåriga enligt nu gällande examensordning).

#### **4.2 Utökning av gymnasiets manskapsutbildningar till att även omfatta lägre befälsutbildningar**

Nyckeln till starka och effektiva sjöfartsutbildningar som erbjuder flexibla utbildningsvägar ligger i ett starkt sjöfartsgymnasium. Här skapas en gemensam plattform för träning och utbildning i sjösäkerhet, miljösäkerhet och miljömedvetenhet som är lika för alla ombordbefattningar.

Sjöfartsgymnasierna erbjuder redan idag kvalificerade grundutbildningar inom sjöfart. Dessa grundutbildningar begränsas emellertid till manskapsutbildningar som endast kan leda till manskapsbefattningar. Utbildningarna kan med fördel utökas till att omfatta lägre befälsbefattningar. Så sker i Sveriges grannländer med mycket gott resultat, t ex i Finland.<sup>7</sup>

I sammanhanget kan påpekas att gymnasieskolan har en mycket kompetent lärarkår. Inom de yrkesrelaterade ämnena har lärarna på sjöfartsgymnasierna oftast likvärdig eller högre formell kompetens än högskolans yrkeslärare. Skillnaden är att gymnasieskolan kräver pedagogisk examen enligt gymnasieförordningen. Det gör inte högskoleförordningen.

Den kunskapsmassa som gymnasieskolorna har byggt upp kan således utgöra en kvalificerad bas för långt bredare befattningsgrupper till sjöss än som idag är fallet. Många av Sveriges rederier föredrar också en utbildninggång där ungdomarna i tidig ålder får knyta kontakt med fartyg och fartygsarbete. Fördelen för ungdomarna själva är att de i ett tidigare skede kan avgöra om sjömansyrket med de karriärmöjligheter som erbjuds är ett attraktivt alternativ och värt att satsa sin framtid på.

#### **4.3 Förslag på utbildningar som kan läggas inom sjöfartsgymnasierna**

Som visats ovan finns det således flera olika skäl till varför sjöfartsutbildningarna bör omstruktureras och bli en del av gymnasieskolan ett större ansvar. Med en omorganiserad utbildningsmodell för sjöfartsutbildningar kan följande utbildningar läggas i gymnasieskolan:

- |                          |     |                         |
|--------------------------|-----|-------------------------|
| • Vaktman - däck         | och | Vaktman - maskin        |
| • Matros                 | och | Motorman                |
| • Fartygsbefäl klass VII | och | Maskinbefäl klass VII   |
| • Vaktstyrman klass V    | och | Vaktmaskinist klass V   |
| • Fartygselektriker      | och | Elektro/elektronikbefäl |

<sup>7</sup> Finland ligger före Sverige (2009) på Paris MOU's vita lista i förteckningen om minsta antalet anmärkningar i hamnstatskontroller.

Enbart de stora möjligheterna till samordning och effektivisering är skäl nog att förändra utbildningssystemet i den riktning som beskrivits ovan. Den stora förändringen är att en hel del av den lägre befälsutbildning som för närvarande ligger i högskolan flyttas till gymnasieskolan. För detta krävs en statlig insats för resurskompletteringar. Dessutom krävs en snabb översyn av Förordning om behörigheter för sjöpersonal (SFS 2007:237), som i dagsläget anger att alla befälsutbildningar från klass V och uppåt i Sverige skall ske på högskolenivå. I övrigt finns en väl fungerande organisation.

## 5. Obligatorisk sjöpraktik

För närvarande (2010) råder akut brist på praktikplatser för sjöfartsstuderande. Det beror bl.a. på lyckade rekryteringsinsatser från bransch och skolor. Det har lett till ökad tillströmning av elever och studenter. Samtidigt har antalet praktikplatser minskat eftersom antalet svenskflaggade fartyg minskat, särskilt sedan 2008. Det krävs nu omedelbara åtgärder för att alla ungdomar skall få utlovad och nödvändig praktik. Annars blir deras utbildningar ofullständiga och de blir inte anställningsbara.

### 5.1 Svenska särregler i förhållande till STCW-konventionen

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och beslutar om sjöpraktikens innehåll och utformning. För närvarande finns ett antal regler uppställda av denna myndighet som försvårar för effektiva lösningar vad avser den obligatoriska sjöpraktiken. STCW-konventionens innehåll är minimikrav som kan behöva kompletteras. De svenska tilläggen (särreglerna) är omfattande och inte sällan formade efter de regler som gällde långt före tillkomsten av den nu gällande STCW/95. De svenska särreglerna innehåller uttryckliga begränsningar till fartområden, olika fartygstyper, längden på olika praktikperioder, koppling till sjökaptensexamen etc. Flera av dessa svenska tillägg är befogade men andra är det inte. Det finns fog för en översyn och en förändring av de svenska särreglerna eftersom de äldre regler som fortfarande kvarstår inte alltid är utformade i harmoni med konventionen<sup>8</sup>.

Beträffande sjöpraktikkraven för vaktstyrmansbehörighet anger STCW-konventionen endast två alternativ:

- antingen minst 12 sjömånaders ”godkänd” sjöpraktik eller
- totalt minst 36 sjömånader

Båda alternativen måste innefatta 6 månader med vakthållningsuppgifter på bryggan under handledning av kvalificerat befäl<sup>9</sup>. De två kraven är minimikrav och några andra alternativ finns inte.

<sup>8</sup> De utlänningar som arbetar som befäl på svenska fartyg med ett Endorsement utfärdat av Transportstyrelsen har vanligen en utbildning som följer STCW enligt modernare behörighetsförfordningar än den svenska. Om dessa befäl är europeer finns det inget som hindrar att de blir befälhavare och tekniska chefer i svenskflaggade fartyg. Det innebär i praktiken att Sverige redan tvingats hantera situationen i anslutning till den fria rörligheten inom EU.

<sup>9</sup> Stcw II/1, 2.3: “have performed, during the required seagoing service, bridge watch keeping duties under supervision of the master or a qualified officer for a period of not less than six months”

## 5.2 Ett akut problem som kräver en snabb lösning

Det för närvarande mest akuta problemet är bristen på praktikplatser för gymnasieskolans elever och framförallt för dem som vill fortsätta sina studier på högskolan.

Sjöfartsgymnasiets elever som vill fortsätta på högskolan på sjökaptensprogrammet har för närvarande två alternativ:

- Det första är att man konkurrerar med andra sökande till fyraårigt program och där genomför ytterligare 12 månaders sjötid, nu i högskolans regi.
- Det andra är att man söker till det treåriga sjökaptensprogram som finns i Kalmar. Då måste man emellertid själv skaffa 12 månaders sjötid<sup>10</sup> som matros (ofta efter avlagd sjökaptensexamen) i konkurrens på arbetsmarknaden.

I båda fallen blir konkurrenssituationen utomordentligt svår. Många ger upp och söker annat arbete utanför sjöfarten. Det medför att dessa ungdomar får liten nytta av sin yrkesutbildning. Denna har dessutom innefattat 4 sjö månader i handelsflottans fartyg, där antalet tillgängliga sjöpraktikplatser är begränsat.

Gymnasieskolans elever skall dessutom fullgöra praktik på gymnasieskolornas egna övningsfartyg.

Under gymnasieskolans ledning och kursansvar genomförs således en 4 månader lång styrd sjöpraktik (APU) på handelsfartyg. Dessutom genomförs praktik på sjömansgymnasiernas egna övningsfartyg i drygt en månad. I kombination med den treåriga yrkesutbildning som den gymnasiestuderande får i övrigt kan denna sjöpraktik kvalitetsmässigt mer än väl mäta sig med den inledande sjöpraktik som nybörjare i högskolan får. Båda kategorierna följer således ett bestämt träningsprogram.

Sjömansgymnasiets sammanlagt dryga fem månader kan således ingå i Sjökaptenprogrammets s.k. fartygsförlagda utbildning och resterande sjötid blir då drygt 6 månader. Även för Sjöingenjörsprogrammet blir det frågan om 6 månader.

Sjöfartshögskolorna har tidigare haft och har fortfarande särskild kvotering för Sjöfartsgymnasiernas studenter. Sveriges Redareförening anser att det är väsentligt att detta system bibehålls. Sjöfartshögskolorna borde emellertid lätt kunna finna en samordning för att på ett smidigt sätt fasa in de studenter som nu kommer i kläm i systemet.

Transportstyrelsen både kan och bör snabbt besluta att dessa 6 månader får ingå i ett godkänt utbildningsprogram i enlighet med Stew II/1 2.2<sup>11</sup>. På så sätt drabbar inte onödiga särregler

---

<sup>10</sup> 12 månaders sjötid innebär i praktiken 2 år, dvs 24 månader. Det beror på avlösningssystemen som innebär att en sjöman arbetar till sjöss halva året och är hemmavarande under den andra halvan.

<sup>11</sup> "have approved seagoing service of not less than one year as a part of an **approved training programme** which includes on board training..."

studiemotiverade studenter så som nu sker. Den samlade sjöpraktiken kan därmed dessutom genomföras på ett mycket effektivare sätt.

### **5.3 Översyn av regelverk**

Som nämnts ovan kräver införandet av ett nytt sjöutbildningssystem, inklusive träningsprogram ombord som en del av utbildningssystemet, en översyn av de styrande svenska regelverken. I vilket fall som helst måste ändringar göras i både Behörighetsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter för att en effektivisering av sjöpraktikens genomförande skall kunna ske.

### **5.4 Övrigt**

När det gäller sjöpraktikkrav för vaktbefäl i maskin bör detta inte vålla några bekymmer då den obligatoriska sjöpraktiken för denna kategori omfattar endast 6 månader.

Beträffande klass VII utbildningar beslutar Transportstyrelsen i enlighet med STCW-konventionen självständigt om både tid och innehåll.

Sjöpraktikens utformning för framtiden måste anpassas till den nya utbildningsmodell som föreslås i detta yttrande. Reglerna bör förenklas. Gymnasieskolan bör bli huvudman för genomförandet av all obligatorisk sjöpraktik. En separat översyn krävs.

## **6. Utbildningstidens längd**

### **6.1 Idag krävs 10 års sjötid och utbildning för att erhålla högsta certifikat**

De två sjöbefälsutbildningarna (som leder till sjökaptensexamen respektive sjöingenjörsexamen) är genom sina obligatoriska krav på sjötid förhållandevis långa. Innan en person överhuvudtaget har möjlighet att söka högsta behörighet tar det 10 år efter examen från teoretiskt gymnasium. För den ambitiöse kan detta verka avskräckande när han/hon gör sitt yrkesval. Det är angeläget att utbildningarna optimeras så att högsta behörighet kan erhållas på kortare tid.

### **6.2 Behov av sjöpraktik i det föreslagna nya systemet**

Om den lägre befälsutbildningen förs in i en treårig gymnasieutbildning enligt Sveriges Redareförenings förslag, kan befälsbehörigheterna klass V (däck respektive maskin) erhållas efter yrkesgymnasieexamen med tillägg för 6 månaders handledd sjötjänst. Här kan den färdige "vaktstyrmannen" resp. "vaktmaskinisten" göra ett val. Antingen kan han/hon söka direkt till högre befälsutbildning eller fortsätta att arbeta en period till sjöss. Om valet blir det senare kan vederbörande efter avslutad utbildning på högskola erhålla en behörighet på managementnivå (1e styrman /1e fartygsingenjör enligt STCW-konventionen). Detta öppnar för mycket bredare anställningsmöjligheter.

### 6.3 Andra möjligheter inom det nya systemet

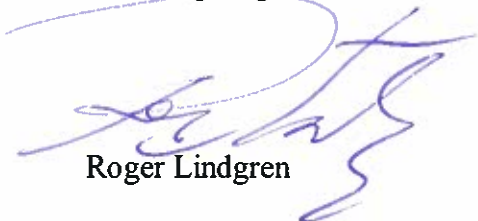
Under förutsättning att gymnasieskolan erhåller rätten att utfärda godkända utbildningsbevis för befäl öppnar detta möjligheter för skolan att erbjuda utbildningskombinationer för s.k. alternativa certifikat. Med detta menas att man kan erhålla behörighet för fler än en befattning. Företeelsen är inte så vanlig idag men kommer att bli vanlig med nya fartygskonstruktioner och moderniserade driftsystem. De stora möjligheterna till samordning och effektivisering i detta avseende är skäl nog att förändra utbildningssystemet i föreslagen riktning.

### 7. Avslutning

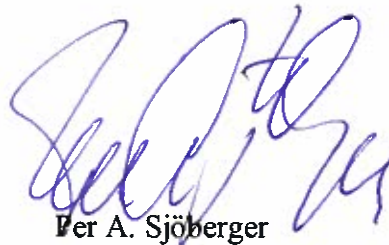
Som en konsekvens av det ovan framförda förslår Sveriges Redareförening att en snabbutredning genomförs för att i grunden förändra det svenska utbildningssystemet för sjöpersonal. Ett detaljerat underlag för en sådan utredning är för närvarande under utarbetande och kommer att presenteras av föreningen under tidig höst 2010.

Utöver vad som framförts i detta yttrande har föreningen inga synpunkter på den remitterade Handlingsplanen.

Göteborg, dag som ovan



Roger Lindgren



Per A. Sjöberger