



*The Swedish Shipowners' Association*

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning N2010/7182/TE

Göteborg 2011-01-21

### **Godkännande av den reviderade STCW-konventionen**

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

SRF har varit del av den svenska delegationen och medverkat i arbetet vid framtagandet av den reviderade STCW-konventionen. SRF var också närvarande vid diplomatkonferensen i Manila.

Revisionen av STCW-konventionen genomfördes då den ansågs vara föråldrad och inte speglade sjöfartens tekniska och operativa utveckling. Införande av nya specialbehörigheter och anpassning av utbildningar och certifikat ansågs vara nödvändigt. Detta föranledde IMO:s underkommitté STW att förslå en genomgripande revidering av hela STCW-koden. Revisionen är genomförd och vissa delar ska nu införas i svensk lag, nya förordningar och föreskrifter.

Förnyelse och nödvändig anpassning har varit ledorden vid revisionsarbetet i IMO. I samma förnyelseanda som IMO arbetat i önskar också svensk rederinäring att de svenska sjöfartsmyndigheterna agerar då förändringarna införs i de svenska föreskrifterna. Att se nya möjligheter vid tolkningar och tillämpningar och att kunna omvärdera ibland föråldrade uppfattningar. Som exempel kan nämnas användande av webbaserad teknik som Computer Based Training, CBT, vid utbildningar.

Nedan kommenteras de ändringar som anses viktigast i den ordning som det presenterats i promemorian:

**Förslag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.**

Det som i huvudsak har drivit denna fråga i IMO har varit problemet med besättningar som drabbats av trötthet/fatigue, vilket i flera fall ansetts vara den primära orsaken till fartygsolyckor. I de flesta av dessa fartygsolyckor har dock problemen kunnat härröras till fartyg som inte efterlevt rådande vilotidslagstiftning.

Svensk sjöfartsnäring, som efterlever rådande lagstiftningar, har inte haft några signifikanta problem med fatigue. SRF har därför varit av den ståndpunkten att frågan från början borde hanterats i IMO:s underkommitté Flag State Implementation, FSI. Nu blev det inte så, utan en revision av vilotidslagstiftningen genomfördes. För näringen har det varit synnerligen viktigt att kunna behålla en rimlig flexibilitet i huvudregeln och att undantag, baserade på fartygens operativa förutsättningar, ska kunna utfärdas. Fartygens operation är påverkade av yttre faktorer som inte är möjliga att förutsäga. Som exempel kan nämnas extrema väderförhållanden, hamnoperation, kajplatser, slussning etc. Det är viktigt att undantagsbestämmelserna, både från myndighet och näring, betraktas ur detta perspektiv.

**§ 3: ny lydelse rörande vilka kategorier som omfattas av regel VIII/1 (fitness for duty)**

Inte bara vaktindelas personal ska omfattas av regleringen utan även sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet.

Transportstyrelsens nuvarande tolkning medför automatiskt att all ombordpersonal omfattas av regeln. IMO däremot har funnit anledning att definiera vilka olika kategorier som ska omfattas. Något vi tycker ska beaktas.

Det råder ingen tvekan om att driftspersonalen, dvs. däck och maskin samt delar av catering-besättningen med särskilt ansvarsfulla säkerhetsuppgifter, ska omfattas av regeln. Det är däremot inte självklart att all personal ska omfattas.

Transportstyrelsens rådande tolkning, dvs. att alla som har ett skeppsnummer ska omfattas, har varit en särtolkning och inte speglar konventionens skrivelse. Transportstyrelsen bör här ompröva sin tolkning och precis som IMO differentiera och definiera vilka kategorier som ska omfattas av vilotidsreglerna.

**Behörighet skapas för elingenjörer och fartygselektriker**

STCW-konventionen är ingen bemanningskonvention och därmed påverkas inte Safe Manning Certificate, dvs. det införs inget nytt bemanningskrav på elektriker och elingenjör. Behörighetskravet gäller för fartyg med en minsta maskinstyrka om 750 KW där mönstrad elektriker/elingenjör ingår i besättningen.

### **Behörighet för matroser och motormän**

Krav på certifikat för matroser och motormän för tjänsteutövning införs.

De nya certifieringskraven harmonierar inte med den nuvarande ”svenska modellen”, vilket får stora konsekvenser och kräver förändringar som snarast måste genomföras framförallt i utbildningssystemet.

För att erhålla rating som matros kommer det att krävas följande:

- Ålderskrav: 18 år och efter behörighet som lättmatros (6 månader) fullgöra 18 månaders däckstjänstgöring eller ha fullgjort 12 månaders sjöpraktik och uppfylla fordringar i sektion A-II/5 i STCW koden.

Detta ska jämföras med dagens svenska krav:

- Ålderskrav: 16 år och ska ha fullgjort minst 18 månaders däckstjänstgöring eller ha genomgått ett treårigt utbildningsprogram (gymnasium) innehållande minst 3 månader och 22 dagars sjöpraktik.

Konsekvensen blir att dagens gymnasieelever vid examineringen inte kommer att uppfylla certifieringskraven som matros eller motorman i enlighet med den nya STCW-konventionen.

Detta kräver ett snabbt handläggande hos Transportstyrelsen, då det på sikt får konsekvenser för utbildningens attraktionskraft, vakthållningsregler och safe manning certificate.

I detta sammanhang bifogas SRF:s förslag till en ny sjöbefälsutbildning, där gymnasieskolorna får en ny och framträdande roll.

### **Nya utbildningsmoment**

Den nya koden öppnar för webbaserade system vid inläring av nya och gamla kurskurser. Vi önskar från näringsens sida att Transportstyrelsen bjuder in och öppnar dörarna för denna utveckling. Vi har redan idag många goda exempel på Computer Based Training, CBT, inom svensk sjöfartsnäring. De nya specialbehörigheterna och kurskraven, som t.ex. kunskap om gas i flytande form, is-navigations, Ship Security Officer, ECDIS, miljökunskap och delar av ledarskapsutvecklingen, är mycket väl lämpade för CBT.

### **Konsekvenser och kostnader**

De nya specialbehörigheter som den nya koden föreskriver måste skyndsamt inkluderas i den utbildning som tas fram av sjöfartshögskolorna och inte ligga som tilläggskurser utanför det ordinarie utbildningsprogrammet.

Vissa nya utbildningsmoment som tidigare kunnat tillgodoräknas genom arbete i tjänst, är inte möjligt med de nya kraven. Dessa moment måste utföras i land och här måste det göras möjligt för rederierna att utföra övningarna i egen regi.

