

Transportstyrelsen  
Styrbjörn Bergström  
601 73 Norrköping

# Remissyttrande

TSF 2016-89

Göteborg 2017-05-12

## **Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning**

*Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

Svensk Sjöfart är i grunden mycket positiva till den regelförenklingsprocess som nu pågår. En översyn av behörigheter och fartområden är ett mycket viktigt område i detta arbete. Remissen omfattar i huvudsak behörigheterna i inre vatten. Ett regelverk som omfattar ett farvatten område där huvuddelen av våra medlemsrederier inte bedriver verksamhet.

Utöver detta finns förslag om ändrade och utökade rättigheter för fartygsbefälsbehörigheterna fartygsklass III och klass IV i obegränsad fart. Dessa förändringar är Svensk Sjöfart positiva till och stödjer fullt ut.

Vi skulle önska att Transportstyrelsen i denna revidering också tittade över praktikkravets "innehåll" för maskinbehörighet klass VIII. Väl medvetna om att man halverat praktikkravet, från 48 till 24 månader respektive 24 till 12 månader, vilket är positivt önskas en bedömning där delar av verkstads- och el-praktiktid i land eller på varv kan bedömas vara ekvivalent med sjö-tid. Vilket är fallet för sjöingenjörers praktik som kvalificerar för den betydligt högre maskinbefäl klass I behörigheten.

Vi noterar att det impliceras behörighetskrav på alla fartyg under 20 brutto i inre fart i yrkesmässig trafik. Förvisso den lägsta behörigheten Fartygsbefälsklass VIII men då det i antal finns många arbetsbåtar och flottor i storleken mellan 6 – 10 m med eller utan motorer i olika verksamheter kommer det att skapa problem för alla parter.

Frågan är om det är rimligt att kräva behörigheter för alla dessa "små flytande farkoster" för att de är kopplade till någon slags användning i det som kan definieras som yrkesmässig trafik.

Vi efterfrågar för dessa fartyg ett tydligare reglemente med en rimligt satt undre storleksgräns avseende certifikat, behörigheter, registrering och utrustning.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Tryggve Ahlman