

Infrastrukturminister Andreas Carlson
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Behov av skyndsamma åtgärder för att säkerställa tillgången till samhällskritisk sjöfartskompetens.

Stort behov av sjöpersonal

Sverige är beroende av sjöfartskompetens både för att säkerställa transporter till och från Sverige, men också på flera andra håll i samhället (bilaga 3 och 5). Sjöfartskompetens är självfallet nödvändig ombord på svenska fartyg men också i andra funktioner i land på rederierna så som exempelvis rederiinspektörer eller för vissa säkerhetspositioner ex. Designated Person (DP). Utöver den traditionella handelssjöfarten handlar det också om bemanning av fartyg som används exempelvis vid byggnation och konstruktion, kabelläggning, service till vindkraft till havs, mm. Utöver yrken direkt inom sjöfarten krävs också sjöfartskompetens för att direkta tjänster till sjöfarten ska fungera så som lotsningsverksamheten, varv, hos Erkända organisationer, hamnar, samt skeppsmäklare och hos försäkringsbolag. Sjöfartskompetens är dessutom viktig för den marintekniska industrin och återfinns även till en betydande del inom processindustrin. Sjöfartskompetens finns därutöver inom en rad statliga myndigheter så som Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Statens haverikommission och Forsvarsmakten. Om bristen på sjöfartskompetens fortskrider försvårar detta verksamheten för såväl ett stort antal aktörer inom den maritima sektorn som för offentliga aktörer.

Med hänsyn till den snabba tillväxt som sker inom flera olika delar av den maritima näringen framför allt internationellt men i viss mån också i Sverige är det avgörande för att kunna möta denna mycket positiva utveckling att kvalificerad sjöpersonal finns tillgänglig. Den nuvarande bristen på personal sträcker sig från matroser och motormän till flera olika befälsnivåer, samt både personal med nautisk kompetens och personal med teknisk kompetens. Motsvarande gäller även för intendenturpersonal där det råder brist för flertalet funktioner. Dagens brist på personal inom sektorn kommer dessutom att accentueras av pensionsavgångar under de kommande åren (bilaga 4).

Till detta kommer behovet av att återigen bygga upp det svenska totalförsvaret, bland annat vad avser svensk försörjningsberedskap. Fartyg, rederier och personal att bemanna fartygen med är alla delar som är helt nödvändiga för att en sådan försörjningsberedskap ska kunna byggas upp. Fartyg att köra, personal att bemanna dessa med samt rederier för att effektivt kunna driva fartygen, även ur detta perspektiv är således tillgången till sjöpersonal en helt avgörande komponent.

Utvecklingen leder sammantaget till ett kraftigt ökat behov av både manskap och sjöbefäl i Sverige. I fråga om manskapsutbildningar önskar Svensk Sjöfart understryka vikten av att det ges möjlighet till att yrkesväxla ut till sjöss. Nedan lämnas dessutom förslag på en kompletterande STCW utbildning för sjöbefäl.

Behov av en modulbaserad kompletterande sjöbefälsutbildning för att skapa förutsättningar för en kompetensförsörjning.

Dagens utbildningssystem inom sjöfartsområdet omöjliggör i praktiken utbildning för den civila sjöfartens behov av befälsbehörigheter Klass VII och V. Särskilt utmanande är Klass VII utbildningen där den teoretiska delen genomförs på universiteten och sedan ska kompletteras med genomförd praktik. Kravet på praktik omfattar 36 månader, vilket ska genomföras inom fem år från det att utbildningen avslutats, dvs. så länge som utbildningen är giltig. Med ett inom sjöfarten vanligt 1:1 system tar det 6 år att få ihop 36 månaders sjöpraktik. Det är således inte möjligt att erhålla den aktuella behörigheten inom den angivna tidsgränsen om sjöpersonal arbetar 100% i internationell trafik under de första sex åren av sin karriär. Dessutom kräver detta att en arbetsgivare är beredd att anställa en Klass VII student initialt (12 månader) som praktikant och därefter som matros under 24 månader (en matros behörighet kan erhållas efter 12 månader), eljest ska praktiken genomföras oavlönat under denna tid. I sammanhanget kan det dessutom konstateras att en plats som matros förvisso ger erfarenhet av att arbeta till sjöss, men matros och befälhavare är olika roller och uppgifterna är till avgörande delar olika. Det finns därför ingen garanti för att dagens system garanterar att praktiken inkluderar de element som är nödvändiga för en högkvalitativ utbildning till Klass VII (bilaga 1).

Sverige bör mot denna bakgrund ändra reglerna så att praktiken kvalitetssäkras genom utbildningsanordnarna (bilaga 6). Detta på samma sätt som gäller för de högre behörighetsnivåerna och som genomförts för befälhavare Klass VII inre fart. På detta sätt kan utbildningsanordnarna tillse att de som genomför praktik erhåller övning i för utbildningen relevanta element. En sådan åtgärd innebär dessutom att utbildningen därigenom kan kortas väsentligt och göras betydligt mer attraktiv.

Svensk Sjöfart har i syfte att ta ett bredare grepp om kompetensförsörjningsfrågan uppdragit åt RISE att ta fram ett förslag kring hur det svenska utbildningssystemet kan utvecklas inklusive hur en kompletterande modulbaserad STCW utbildning skulle kunna utformas samt införas i Sverige. Det ska understrykas att förslaget är att utbildningen införs som ett komplement till nuvarande utbildningar. Ser utbildningsanordnarna dessutom förutsättningar att få tillstånd synergier mellan dagens utbildningar och en ny kompletterande modulbaserad STCW utbildning bör dessa självfallet utnyttjas (bilaga2). Sådana synergier borde dessutom vara möjliga då båda utbildningarna baseras på kraven enligt STCW konventionen. Synergier bör även kunna finnas i förhållande till de behov som de statliga myndigheterna, så som Försvarsmakten, Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Statens haverikommission och Sjöfartsverket har för sin personalförsörjning. På detta sätt skapas också förutsättningar för samordning mellan statens behov av sjöutbildning och den maritima näringsens motsvarande behov. Utöver att det ger förutsättningar för en så kostnadseffektiv utbildningsverksamhet som möjligt så skapar det förutsättningar för en rörlighet mellan privat och offentligt för arbetstagarna, samt att på sikt inrätta specialistutbildningar, exempelvis skulle den tidigare föreslagna lotsutbildningen kunna inrättas som en påbyggnadsutbildning efter det tredje modulsteget. Införandet av en kompletterande modulbaserad STCW baserad utbildning gör det dessutom möjligt att läsa stegvis till sjöbefäl- där det första steget utgörs av Klass VII, nästa steg en påbyggnadsutbildning för den operativa nivån (Klass V) och slutligen en sista nivå som ger motsvarande management behörighet (Klass I) som dagens sjöbefälsutbildningar. Detta möjliggör att i Sverige återigen få ut Klass V nivån, vilken är relevant inte minst för kustfarten. Förslaget har dessutom den fördelen att det undanröjer den inlåsnings-effekt som finns mellan dagens Klass VII utbildning och den högre sjöbefälsutbildningen, där en vidareutbildning innebär att erfarna Klass VII (VI) befälhavare förvisso kan tillgodoräkna sig några element i sjöbefälsutbildningen men i praktiken behöver starta om från början om eleven önskar läsa in behörighet att framföra större fartyg i en vidare fart. Dagens lösning motverkar således såväl den enskildes behov av livslångt lärande (med möjlighet att enkelt gå

in och ut ur utbildningssystemet) som branschens behov av att ha tillgång till befäl med olika behörighetsnivåer och att kunna fortbilda sin anställda personal. Bedömningen är även att införandet av en kompletterande utbildning kan bidra till att bredda rekryteringsbasen till Klass VII eftersom det nu blir möjligt att arbeta inom handelssjöfarten, samt att det blir möjligt att läsa successivt till sjöbefäl.

Utbildningen bör startas upp redan hösten 2023

Med hänsyn till att de behörigheter som ger rätten att framföra fartyg utfärdas av Transportstyrelsen på basis av internationella krav och att Sverige redan har befintliga sjöbefälsutbildningar, samt att den typen av utbildningar som nu föreslås finns på flera håll i världen, inklusive i våra grannländer, bör utbildningen kunna påbörjas med en kort startsträcka förutsatt att nödvändiga förordningsändringar kan genomföras.

Svensk Sjöfart har under arbetet med att ta fram förslaget även fört dialog med så väl Transportstyrelsen som berörda utbildningsanordnare. För att möta bland annat totalförsvarets behov och behoven av personal för att säkerställa drift bland annat kopplat till havsbaserad vindkraft arbetar Svensk Sjöfart aktivt med inriktningen att en pilotutbildning ska kunna påbörjas redan under hösten 2023. Föreningen arbetar i denna del gemensamt med intresserade utbildningsanordnare för att en sådan pilotutbildning ska kunna påbörjas och att den modulbaserade utbildningen successivt kunna införas, som ett första steg till Klass VII och därefter högre nivåer. För att möjliggöra detta krävs dock en skyndsamt behandling i de delar ändringar är nödvändiga för att starta utbildningen till befälhavare Klass VII. På basis av denna kan senare modul två och tre utvecklas.

Med hänsyn till behovet av att skyndsamt införa en kompletterande modulbaserad STCW för att möta kompetensbehoven hemställer Svensk Sjöfart om att regeringen skyndsamt genomför nödvändiga ändringar i Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Föreningen Svensk Sjöfart

Stockholm den 16 november 2022



Anders Hermansson

Kopia till
Utbildningsdepartementet
Försvarsdepartementet
Näringsdepartementet

Förteckning över bilagor

- Bilaga 01 - Förändringar i Förordning 2011:1533 om behörigheter för Sjöpersonal.
- Bilaga 02 - Förutsättningar för en svensk yrkesorienterad STCW-baserad utbildning.
- Bilaga 03 - Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens.
- Bilaga 04 – Tidigare hemställan om ändring i behörighetsförordningen.
- Bilaga 05 – Nyttan av svensk flagg.
- Bilaga 06 – Praktik Klass VII och Klass V beskrivning