

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

Ref: dnr TSG 2023–8021 och LI2024/01086

Stockholm, 2025-03-13

Yttrande med anledning av Transportstyrelsens framställan TSG 2023–8021

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart önskar med anledning av Transportstyrelsens framställan (TSG 2023–8021) till departementet inkomma med följande kommentarer/synpunkter i ärendet.

Svensk Sjöfart kan konstatera att flera av de förslag som framförs i framställan relaterar till brister i samband med införandet vid den senaste revisionen av STCW konventionen i svensk lagstiftning. Svensk Sjöfart är positiva till att svenska regelverk inom behörigheter och utbildning anpassas till gällande internationella regelverk (STCW-konventionen, kod samt gällande regler inom EU) utan extra svenska särkrav som är begränsande för svenska sjöfarare och rederier i internationell konkurrens. Svensk Sjöfart föreslår att det görs en översyn av diskrepanser mellan svensk lagstiftning och STCW-konventionen och koden. I en sådan översyn bör de förslag som Svensk Sjöfart och Transportstyrelsen är överens om, i föreningens hemställan till departementet den 10 januari 2025 hanteras skyndsamt. Detta som ett led i regeringens arbete med att få bort överimplementering och så kallad "goldplating" vid implementeringen av internationella regler i Sverige.

Svensk Sjöfart är positiva till att sjöfarten blir en del av det allmänna utbildningssystemets alla delar och speciellt i utbildningsformer som fokuserar på yrkeskompetens. Detta gäller även kommande förslag om yrkesinriktad gymnasieskola för de som inte vill eller har förmåga att läsa högskoleförberedande gymnasieprogram inklusive dagens yrkesprogram som är högskoleförberedande genom allmän behörighet till högre utbildning. Nationell yrkesutbildning och framtida liknande initiativ får inte bli en återvändsgränd för den

studerande i sin utbildningsresa, därför är det glädjande att dagens utformning av NY ger möjlighet att studera vidare på yrkeshögskola inom domänen.

Sedan 2015 är, genom förordningen om gemensamma yrkeskvalifikationer för livslångt lärande (2015:545), det svenska utbildningssystemet indelat i kvalifikationsnivåer enligt så kallade *SeQF-nivåer* där gymnasiala utbildningar och föreslagen nationell yrkesutbildning föreslås ligga på nivå 4. Dagens regelverk som styr utbildningar inom sjöfarten refererar i förordningar och föreskrifter ofta till huvudmannens organisationsform såsom till exempel högskola och inte till vilken nivå som utbildningen ligger på. Det är oklart varför de svenska reglerna vad avser sjöfartsutbildningarna inte hanteras på samma sätt som andra utbildningar och nu inte fullt ut kan dra nytta av de ändringar som för närvarande bereds för att stärka det svenska utbildningssystemet och bättre säkra en långsiktig kompetensförsörjning. Svensk Sjöfart förutsätter att även sjöfartens förordningar och föreskrifter anpassas till SeQF-nivåer och att den sammanblandning som finns inom sjöfarten mellan reglering av utbildningsanordnarna och de krav som följer av internationella krav för att kunna erhålla en viss behörighet justeras. Om en sådan anpassning hade genomförts tidigare när ovanstående förordning trädde i kraft hade det i exempelvis i fallet om nationell yrkesutbildning inte krävt en förordningsändring för att möjliggöra för det maritima området att skapa en utbildning. Framtida utveckling av svenska utbildningssystemet innehåller sannolikt nya utbildningsformer på olika kvalifikationsnivåer. Utbildningsformer på samma kvalifikationsnivå ska kunna genomföras inom sjöfarten för att erhålla samma kvalifikation (behörighet). Med hänsyn till detta och sjöfartens mycket stora behov av personal idag och i framtiden är det helt avgörande att utbildningarna inom sjöfartsområdet kan följa med i utvecklingen i övrigt.

Svensk Sjöfart föreslår att framställan återremitteras till Transportstyrelsen för skyndsam hantering i de delar där Svensk Sjöfart och Transportstyrelsen är eniga.

Bilaga 1 Detaljerade kommentarer på förslag i TSG 2023-8021

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

VD



Johan Hartler

Policy expert

Bilaga 1 Svensk Sjöfarts kommentarer på Transportstyrelsens förslag

2.1 Förtroghetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Förslag

I 4 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) föreslås det att det införs krav om vem som ska ha genomfört förtroghetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att svenska regelverk anpassas till STCW, vilka bör gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk och stödjer förslaget.

2.2 Krav om godkänd utbildningsanordnare

Förslag

I 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att utbildning ska bedrivas av en av Transportstyrelsen godkänd utbildningsanordnare. Dessa utbildningsanordnare ska vara svenska juridiska personer med verksamhet i Sverige. Genom en övergångsbestämmelse ska utbildningsanordnare med godkänt system för kvalitetsnormer bli godkända enligt de nya reglerna utan att behöva ansöka om det.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart ställer sig frågande till bakgrunden och behovet av att införa ett krav på svensk juridisk person och kravet på fysiskt genomförande i Sverige. Dagens krav om att vara en godkänd utbildningsanordnare är garanten för en kvalitativ utbildning som når uppsatta mål för utfärdande av certifikat och behörigheter. Många fartyg har besättningar som kommer ifrån flera olika europeiska länder och att dessa besättningar inte skulle kunna utbildas ihop är direkt kontraproduktivt mot ökad sjösäkerhet. Att en framtida utbildare i Skåne inte skulle kunna hyra in sig på befintliga utbildningsinfrastruktur på andra sidan Öresund strider mot hela tanken om fri rörlighet inom unionen. Svensk sjöfart anser vidare att utbildningar godkända inom EU som underlag för certifikat och behörigheter, vilka sedan är godkända för erkännande till svensk motsvarighet, ska vara godkända som underlag för certifikat och behörigheter. Det är inte rimligt att den enskilda sjöfararen som till exempel utnyttjar möjligheten till Erasmusutbyte med annat europeiskt land och genomför huvudkursen inom radiobehörigheten GOC inte kan söka ut svensk behörighet. Idag behöver sjöfararen söka ut t.ex. holländsk behörighet som sedan erkänns av Sverige via ett särskilt förfarande, vilket innebär onödig administration och kostnader.

Förslag

I 1 kap. 13 § sista stycket förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs ett nytt bemyndigande om att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om godkännande av utbildningsanordnare.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget och anser att det är bra om det tydligt framgår vad krävs av en utbildningsanordnare för att bli godkänd.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom tillägg av 1 kap. 16–19 §§ i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett tydligare bemyndigande att utöva tillsyn över godkända utbildningsanordnare.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart anser att det vore bra om det tydligt framgår vilken typ av tillsyn och kostnader förknippad med den som avses i framställan ifrån Transportstyrelsen.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom ändring i 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett bemyndigande att föreskriva om vilka skäl som kan ligga till grund för återkallelse av ett godkännande som utbildningsanordnare.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget då vi anser att det är bra om det tydligt framgår vilka grunder som kan ligga till grund för återkallelse av ett godkännande som utbildningsanordnare.

2.3 Godkänd utbildning för radiobehörighet

Förslag

I 3 kap. 1 och 2 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att specialbehörighet som allmänt behörig radiooperatör respektive begränsat behörig radiooperatör ska erhållas mot bakgrund av ett motsvarande operatörscertifikat och en godkänd utbildning.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att svenska regelverk anpassas till STCW, vilket för övrigt bör gälla samtliga delar där det återfinns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk.

2.4 Bemyndigande att föreskriva om ytterligare krav för utfärdande av behörigheter och certifikat

Förslag

I 1 kap. förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås en ny paragraf, 15 §, där det införs ett bemyndigande om att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare krav för att få behörigheter, certifikat och intyg.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att svenska regelverk anpassas till STCW, vilka bör gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk. Transportstyrelsen nämner som exempel Fartygsbefäl klass V och de fyra certifikat som finns i STCW. Här vill Svensk Sjöfart dessutom uppmärksamma departementet på att STCW talar om godkänd utbildning som grund för behörighet. Det är som ovan nämnts något som vi i Sverige bör komma ifrån att tala om *var* utbildningen ska bedrivas snarare än att fokusera på kraven vad den innehåller och vad studenten kan efter avslutad utbildning.

2.5 Uppdaterade krav för fartygsbefäl och maskinbefäl klass V samt vaktgående maskinpersonal

Förslag

Kraven för att få behörigheterna fartygsbefäl klass V och maskinbefäl klass V, vilka regleras i 2 kap. 7 och 19 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, ska uppdateras för att motsvara kraven i STCW-konventionen.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar anpassningen till STCW, vilka som tidigare nämnts bör gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk. Gällande befälsbehörigheter bör en översyn av regelverket även omfatta de svenska särkrav som idag gäller för FB I och MB I behörigheten genom krav på att ha innehaft befattning som Överstyrman eller förste fartygsingenjör under 12 månader. Denna skrivelse återfinns inte i STCW där det tvärt emot innebär en minskning av total sjötid om sjöfararen innehar en befattning som Överstyrman eller förste fartygsingenjör.

Vidare ser Svensk Sjöfart att det behövs en tolkning av begreppet vaktgående för maskinpersonal för att nå kravet om 6 månader. Flera lastfartyg har idag obemannat maskinrum under stora delar av dygnet.

Förslag

Reglerna om befälsassistent i 2 kap. 7 och 33 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska upphävas.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att det svenska regelverk anpassas till STCW. I likhet med som nämnts ovan bör detta gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk.

Förslag

Bestämmelsen om styrd praktik i 2 kap. 9 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska upphävas.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att det svenska regelverk anpassas till STCW. I Likhet med som nämnts ovan bör detta gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk.

Förslag

Kravet för att få behörighet som vaktgående maskinpersonal, vilken regleras i 2 kap. 24 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, ska uppdateras för att motsvara kraven i STCW-konventionen.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att det svenska regelverk anpassas till STCW. I Likhet med som nämnts ovan bör detta gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk.

Vidare ser Svensk Sjöfart att det behövs en tolkning av begreppet vaktgående för maskinpersonal för att nå kravet om 6 månader. Flera lastfartyg har idag obemannat maskinrum under stora delar av dygnet.

2.6 Krav om utbildning till examen som fartygs- och maskinbefäl klass VII

Förslag

I 2 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att fartygsbefäls- respektive maskinbefälsexamen klass VII ska genomföras vid ett universitet eller högskola för att vara behörighetsgrundande.

FSS kommentar

STCW konventionen ställer krav på godkänd utbildning som underlag för behörigheter. Ett krav på vart en sådan utbildning är placerad i ett utbildningssystem blir ett tillägg till kravet enligt konventionen, som ovan nämnts innebär detta en sammanblandning som hindrar utvecklingen av sjöfartsutbildningar. Om en utbildning ska placeras in i ett lands utbildningssystem finns ett erkänt system för placering av utbildningar i relation till kvalifikationsnivåer. I Sverige används SeQF-nivåer som standard som relaterar till europeiska SeQF-nivåer. Om utbildningar ska nivåplaceras så anser Svensk Sjöfart att SeQF-nivåer ska användas. Föreslagen text *Universitet* och *Högskola* syftar på huvudmannens organisationsform och inget om kvalifikationsnivå på utbildningen. Som skäl anger Transportstyrelsen bland annat högskolornas ekonomiska förutsättningar att bedriva utbildning. Svensk sjöfart anser att analysen helt saknar grund och ligger utanför Transportstyrelsens uppdrag. Svensk Sjöfart avstyrker den föreslagna ändringen.

2.7 Utökat bemyndigande att föreskriva om certifikat, intyg och utbildningar

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom ändring i 1 kap. 11 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett nytt bemyndigande att föreskriva om särskilda certifikat, intyg och utbildningar för personal som tjänstgör på fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som enbart används i inre fart.

Transportstyrelsen föreslår även att myndigheten genom ändring i 4 kap.

38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) får rätt att föreskriva om att personal på ovan nämnda fartyg får eller ska inneha dessa särskilda certifikat, utbildningar och intyg.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att svenska regelverk harmoniseras.

2.8 Bemyndigande att meddela föreskrifter om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten genom tillägg av 1 kap. 20 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal får ett bemyndigande att föreskriva om inträdeskrav till utbildning för sjöpersonal.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart finner inget stöd i STCW eller i andra lagar och regler som styr svensk utbildning att Transportstyrelsen skulle vara myndigheten som föreskriver om inträdeskrav till utbildningen. Som exempel kan nämnas att i Högskoleförordningen 1993:100 7 kap. finns regler som styr antagning till Högskolorna. Där pekas Universitets och högskolerådet ut som ansvarig myndighet. Återigen handlar det om att i svensk författning införa tilläggs och särkrav. Transportstyrelsen ska inom ramen för sitt uppdrag säkerställa att de som är godkända utbildningsanordnare bedriver utbildningen på ett sådant sätt att studenterna har de kunskaper som krävs när de avslutar en utbildning. Utbildningsanordnarna är betydligt bättre skickade att ställa dessa krav för att kunna avgöra vad studenterna behöver kunna innan utbildningen påbörjas för att när denna avslutas nå de krav som ställs upp för att erhålla en specifik behörighet.

Möjligen går det att tänka sig att TS i syfte att värna studenterna som investerar tid i utbildningen med denna ändring avser att man bör föreskriva om att det skulle krävas godkänt läkarintyg för att bli antagen till en sjöbefälsutbildning. Svensk Sjöfart menar att detta dock sannolikt strider mot högskoleförordningen som styr antagning till universitet och högskolor. Även om detta inte kan utgöra grund för antagande är det dock för studenternas del oerhört viktigt att det både i samband med information om utbildningarna och direkt inledningsvis på utbildningarna att informationen kring detta är tydlig då det i praktiken saknas undantagsmöjligheter från en godkänd läkarkontroll.

2.9 Ändringar av reglerna rörande gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att texten "treårig gymnasial utbildning inriktad mot sjöfart" ersätts med texten "gymnasial utbildning eller nationell yrkesutbildning, inriktad mot sjöfart." i 2 kap. 13 och 28 §§ förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal. Transportstyrelsen föreslår även att det införs nya 13 a och 28 a §§ som ger myndigheten rätt att meddela föreskrifter om att tjänstgöringskravet för erhållande av behörighet som matros och befaren maskinpersonal kan reduceras genom sådan utbildning.

FSS kommentar

FSS är mycket positiva till nya utbildningsformer inom Sverige som inriktar sig på yrkeskompetens även kommer sjöfarten till gagn och välkomnar därför förslaget. Nationell yrkesutbildning för vuxna är något som behövs inom sjöfarten för att möjliggöra karriärväxling till sjöfarten och en anställning ombord. Med hänsyn till att formerna för denna typ av utbildning har ändrats historiskt och haft flera olika benämningar är det angeläget att regeringen framtids säkrar regleringen så att denna inte behöver justeras om utbildningen exempelvis senare döps om till något annat. Svensk Sjöfart förordar att man för sjöfartens utbildningar i likhet med vad som gäller i övrigt inom utbildningsområdet använder sig av de ovan föreslagna SeQF-nivåerna som standard. Den nu aktuella SeQF-nivån torde vara 4. Referens till SeQF-nivåer i förordningen möjliggör för utbildningar inom samma kvalifikationsnivå att ansöka om godkännande hos Transportstyrelsen oavsett om detta sker inom ramen för försöksverksamheten med NY eller en i framtiden mer permanent variant.

2.10 Övriga förslag

Förslag

Kravet om fullgjord godkänd utbildning i grundläggande säkerhet i 4 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska ersättas med ett krav om certifikat i grundläggande säkerhet.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar att det svenska regelverk anpassas till STCW. I likhet med som nämnts ovan bör detta gälla samtliga delar där det finns en diskrepans mellan STCW och svenska regelverk.

Förslag

Intygsutbildningen för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet har fått fel namn i 4 kap. 31 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och bör därmed ändras till korrekt benämning.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att det i sista stycket förtydligas att det krävs ett giltigt intyg om utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet samt om utbildning i passagerarsäkerhet, mönstringsrutiner och kommunikation för personal som tjänstgör ombord på fartyg med tillåtet passagerarantal om högst 500 i inre fart.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart ser positivt på förslaget att harmonisera svenska regelverk.

Förslag

I 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs en ny punkt gällande förtrogenhet för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet som redare får utbilda ombordanställd sjöpersonal i.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart ser positivt på förslaget att rederier ges möjlighet till att vidareutbilda egen personal.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att det i 1 kap. 13 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal även införs en möjlighet för redare att själva utbilda sin personal för intyget *sjukvårdare ombord*.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart ser positivt på förslaget att rederier ges möjlighet till att vidareutbilda egen personal.

Förslag

I 5 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal föreslås att det införs krav om att sökanden ska ha genomgått en godkänd utbildning för att erhålla ett intyg för förtrogenhetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet.

FSS kommentar

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att rederier ges möjlighet till att vidareutbilda egen personal.