

Transportstyrelsen

sjofart@transportstyrelsen.se

REMISSYTTRANDE

Ref: dnr TSF 2024-108

Stockholm, 2026-01-19

Yttrande med anledning av TSF 2024-108 om ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter 2011:116, 2010:102 och 2011:117

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 välkomnar att Sverige anpassar sina regelverk till STCW-konventionen och dess kod. Vi instämmer i att en uppdatering är nödvändig för att säkerställa internationell harmonisering och hög säkerhetsstandard inom sjöfarten. Detta är ett viktigt steg för att upprätthålla konkurrenskraft och säkerhet inom den internationella sjöfarten.

Vi ser positivt på flera delar av förslaget, men har synpunkter på införandet av svenska särkrav, konsekvensanalysen samt utbildningsformer.

Vi noterar med förvåning att Transportstyrelsen inte fullt ut anpassar utbildningsbilagorna till STCW. Istället införs återigen svenska särkrav, vilket riskerar att skapa avvikelser från den internationella standarden. Särkrav gör utbildningarna längre och svårare att genomföra och på längre sikt blir Sverige mindre konkurrenskraftig som sjöfartsnation. Se vår markering i Bilaga 1 för exempel på detta. I utbildningsbilagorna i förslaget är det en mix av lärandemål enligt kolumn 2 i STCW koden "Knowledge, understanding and proficiency" (KUP) och kolumn 3 i STCW koden "methods for demonstrating competence". Enligt Svensk Sjöfart har STCW koden aldrig formulerats på ett sådant sätt att kolumn 3 kan översättas/användas som lärandemål vilket görs i utbildningsbilagorna.

Vi noterar att i förslaget finns det lärandemål inlagt i grundläggande säkerhetsutbildning som härrör ifrån andra certifikat under STCW. T.ex finns det i förslaget lärandemål under brandkunskap som fokuserar på kemspill, sanering av utrustning för kemikalier etc. Dessa lärandemål har sannolikt sitt ursprung i utbildningar för farligt gods och/eller bränslen med låg flampunkt. Ur ett utbildningsperspektiv instämmer Svensk Sjöfart i att det är bra att erbjuda möjligheten för sjöfararen att erhålla kompetensen under en kurs när sjöfararen är på brandfältet. En sådan rekommendation bör utformas som ett allmänt råd istället för som ett "skall" krav i utbildningsbilagan för samtliga sjöfarare. Principiellt är det en skillnad på innehåll i utbildningsbilaga kopplat till enskilt certifikat och hur utbildningsanordnare skapar ett kursinnehåll. En kurs kan leda till flera utbildningsintyg/certifikat.

Transportstyrelsens konsekvensanalys saknar flera viktiga delar. Bland annat saknas en bedömning av hur sjöfarare påverkas om de tillfälligt inte kan vända en livflotte under en kurs, eller om kursmoment inte kan genomföras på grund av rådande väderförhållanden. Dessa praktiska begränsningar måste beaktas för att undvika orimliga konsekvenser för enskilda sjöfarare och utbildningsanordnare.

Vi ser mycket positivt på att kravet på sjötid för att kunna gå en fortbildningskurs tas bort. Detta underlättar kompetensutveckling och gör det möjligt för fler sjöfarare att upprätthålla sina behörigheter utan onödiga hinder.

Ändringen i enlighet med IMO resolutionen MSC 560 (108) är positiv kring ett viktigt ämne för säkerheten ombord. Svensk Sjöfart anser att det är rimligt att innehållet tillförs vid kommande fortbildningskurs för sjöfararen enligt gällande tidsintervall. Svenska rederier har sedan 2015 genomfört av branschen framtagna likabehandlingsutbildning för alla sina sjöfarare, vilken sannolikt täcker ändringen i MSC 560 (108) med råge.

Ändringen innebär en styrning på både tid och lärandemål/kunskapsmål för varje del av regelverket. Styrning på kunskapsmål är ett lämpligt sätt att styra innehåll i utbildningsbilagor till TSFS 2011:116. Bakgrunden till föreslagen ändring anges vara brister vid tillsyn av utbildningar. Krav på kunskapsuppfyllnad gör att sjöfarare måste delta aktivt på fortbildningen, vilket rederierna önskar. Däremot riskerar styrning på tid, särskilt platsbunden tid, att förlänga den totala kurstiden. Vi saknar en sammanhängande analys av konsekvensen av förlängd utbildningstid. Enligt utbildare skulle den ofta använda sammanhängande utbildningsveckan med flera fortbildningskurser sannolikt bli en dag längre på plats. Sjöfarare riskerar att behöva stanna kvar på utbildningsorten över helgen, vilket skulle få särskilt stor påverkan för de med avlösningssystem mellan 1–3 veckor. Konsekvensen för sjöfararen blir att gå på kurs under en större del av sin vederlagsledighet. Förlängningen blir i praktiken från 5 till 8 dagar.

Vi har också tagit del av oron ifrån utbildare att det totala antalet kurser kan komma att minska när kurslängden överstiger en vecka. Tillgången på kurser är central för genomförande av fortbildning. Färre kurser innebär ändringar i avlösningssystemet ombord, där ombordvarande sjöfarare behöver arbeta längre ombord.

Ur ett kvalitetsperspektiv är uppdelningen mellan förstudier och platsbunden undervisning inte i takt med samtiden. Flera utbildningsmål skulle kunna nås genom aktiv fjärrundervisning, likt under pandemin. Vissa moment skulle också med fördel kunna genomföras i simulatormiljö – inte minst för fortbildningskurser.

Vi uppmanar Transportstyrelsen att:

- Undvika införande av svenska särkrav som avviker ifrån STCW konventionen och dess kod.
- Komplettera konsekvensanalysen med en realistisk bedömning av praktiska hinder och deras påverkan på sjöfarare.
- Bibehålla den föreslagna förändringen att ta bort kravet på sjötid för fortbildningskurser.
- Utreda möjligheten att genomföra delar av utbildningen via fjärrundervisning och simulering för att minska platsbunden tid.
- Säkerställa att fortbildningsveckan kan genomföras på 5 dagar

Avslutande rekommendation

Svensk Sjöfart rekommenderar att Transportstyrelsen reviderar förslaget innan beslut fattas, med hänsyn till ovanstående synpunkter.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

VD



Johan Hartler

Policy expert