

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

registrator@enterprise.ministry.se

## Remissvar på utredningen Sjöarbetskonventionen - om Sveriges anslutning (SOU 2009:95)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen

- *invänder* mot förslaget att styrelsen ska ta hand om certifieringen av fartygskockar och utfärdandet av behörighetsbevis för fartygskockar, och föreslår att Livsmedelverket eller annan lämplig myndighet tar hand om dessa uppgifter, och
- *påtar* behov av att förtydliga vad som menas med att tillämpliga kollektivavtal måste finnas "tillgängliga" på fartyget, samt
- *föreslår* att konsekvensbedömningen kompletteras med de uppgifter som styrelsen anför nedan.

### Synpunkter på utredningen

#### Avsnitt 7.3.2 Krav på utbildning för fartygskockar

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen tar hand om certifieringen av fartygskockar och utfärdar behörighetsbevis för kockarna.

Ett skäl som talar för en sådan ordning är att Transportstyrelsen utfärdar behörigheter för övrig personal ombord på fartygen.

Det finns emellertid ett antal skäl som talar emot förslaget. Det finns en stor skillnad mellan den kockbehörighet som nu är i fråga och de övriga behörigheter som Transportstyrelsen utfärdar. Innehållet i utbildning och praktik för de andra behörigheterna är framtaget med tanke på sjösäkerheten. Kravbilden är alltså framtagen ur ett säkerhetsperspektiv och ingenting annat. För kockarna är inte bilden densamma. Där handlar det inte alls om säkerhet för fartyg och miljö utan istället om kockens förmåga att laga bra mat och hantera byssan på ett sätt som förenligt med en god mathållning och hygien. Det området sorterar inte normalt

sett under Transportstyrelsens tillsynsansvar. Dessutom saknar Transportstyrelsen idag kunskap för att avgöra hur en kockutbildning bör utformas. Styrelsens expertis finns på andra områden.

Transportstyrelsen gör bedömningen att mycket talar för att det borde vara den myndighet som har ansvar för kockutbildningarna i land som även bör vara tillsynsansvarig för fartygskockarnas utbildning. Det är där kompetensen finns om livsmedel- och livsmedelshygien. Transportstyrelsen invänder därför mot förslaget att styrelsen ska ta hand om certifieringen och utfärda behörighetsbevis för kockarna, och föreslår att Livsmedelverket eller annan lämplig myndighet tar hand om dessa uppgifter.

#### *Avsnitt 5.3.2 Läkarintygets giltighet*

Transportstyrelsen noterar att ändringen av regelverket så att giltigheten för läkarintyg avseende syn- och hörsel förmåga inte får vara längre än två år inte får så stor betydelse i praktiken. Dessa intyg förekommer i praktiken bara på fiskefartyg och på fartyg i skärgårdstrafik i inre fart, vilka ju inte omfattas av tillämpningsområdet för konventionen.

#### *Avsnitt 6.2 Anställningsavtalet*

Transportstyrelsen anser att det måste förtydligas vad som menas med att tillämpliga kollektivavtal måste finnas "tillgängliga" på fartyget. Det är oklart om det krävs tryckta eller utskrivna exemplar eller om det är tillräckligt, eller till och med att föredra, med versioner i elektroniskt format som t.ex. publiceras på intranät eller som finns på CD-skiva.

#### *Avsnitt 9.3.3 Rutiner för sjömäns klagomål i land*

Transportstyrelsen noterar att bestämmelserna om klagomål är mycket lika de bestämmelser om klagomål som med stor sannolikhet kommer att införas i och med direktiv 2009/16/EG (hamnstatskontrolldirektivet), varför tillräckliga regler och rutiner torde vara på plats då konventionen träder i kraft.

#### *Avsnitt 11.2 Konsekvensbedömning - statsfinansiella konsekvenser av förslagen*

Utredningen gör endast en mycket översiktlig bedömning när det gäller kostnader för Transportstyrelsen med anledning av MLC. Transportstyrelsen vill härmed uppmärksamma exempel på kostnader som tillkommer eller som kan tillkomma utöver de kostnader som tas upp i utredningen.

*Utbildning:* Transportstyrelsens fartygsinspektörer samt andra berörda handläggare på huvudkontoret kommer att behöva genomgå dels en inledande utbildning och därefter fortlöpande utbildning. Förutom den direkta utbildningsavgiften – som kan uppskattas till ca 20 000 kr per person – så tar

utbildningen ungefär en vecka i anspråk vilket *dels* innebär att inspektören under den veckan inte har möjlighet att utföra avgiftsbelagd, och därmed inkomstbringande, tillsynsverksamhet, och *dels* att inspektören ska ta sig till utbildningsplatsen och inkvarteras där. Den sistnämnda kostnaden kan, lågt räknat, beräknas till ungefär 5000 kr per person. Utbildningskostnaden för 40 inspektörer skulle i så fall hamna på ungefär 1 000 000 kr. Efter en inledande utbildningsinsats tillkommer löpande kostnader för fortlöpande utbildningar som då troligtvis kan hållas i intern regi. Inte desto mindre innebär detta såväl direkta som indirekta kostnader för myndigheten.

*Intern och extern revision:* Transportstyrelsen underkastas årligen ett antal externa auditeringar av verksamheten som i dagsläget utförs av såväl EU som IMO. Det är inte omöjligt att även ILO i framtiden kan komma att genomföra sådana auditeringar, och om MLC inkorporeras i EU-rätten kan man räkna med att även EMSA eller EU-kommissionen kommer att genomföra sådana. En extern auditering tar förhållandevis stora resurser i anspråk. Vid en auditering av sjöfartsskyddet och hamnskyddet i Göteborg och Stockholm som genomfördes i mars 2010 räknar Transportstyrelsen med att fyra personer arbetade heltid med detta i drygt två veckor, samt att ytterligare tre personer var engagerade åtminstone tre dagar var på heltid. Till detta kommer rese- och inkvarteringskostnader för nämnda personal. Personal- och resekostnader torde därför uppgå till flera hundra tusen. Mot bakgrund av hur det ser ut idag kan man räkna med att anslutningen till MLC kommer att generera en extern auditering vartannat år med motsvarande resursbehov.

För att upprätthålla en tillräckligt hög kvalitet och för att klara externa auditeringar är även interna auditeringar därför nödvändiga. Kostnaden för dessa kan möjligen minskas men blir ändå betydande då resurser i form av tid tas såväl av dem som utför auditeringen, som av dem som blir auditerade.

Rent generellt kan konstateras att Transportstyrelsen sannolikt kommer att behöva lägga ner avsevärda resurser på att utbilda personalen på såväl inspektionsområdena som på huvudkontoren om kompetensen gällande MLC ska kunna hållas på en acceptabel nivå. Även om man skulle välja att delegera besiktningsverksamheten till erkända organisationer måste en hel del personal utbildas för att klara såväl hamnstatskontroller som externa auditeringar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert efter föredragning av Adam Löf, sektionschef för rättssektionen. I ärendets slutliga handläggning har även Bo Bergström, sektionschef för sjöpersonalsektionen, och Erik Lövrup, sektionschef för tillsynssektionen, deltagit.

Staffan Widlert