

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Margareta Granborg
103 33 Stockholm

Yttrande angående handlingsplan för ökad rekrytering av personal till sjöfartssektorn

Transportstyrelsen har getts tillfälle att inkomma med synpunkter på handlingsplanen. Synpunkterna ska ha inkommit till Näringsdepartementet senast den 23 augusti 2010.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen ställer sig positiv till de åtgärder som föreslagits i handlingsplanen. När det gäller de regelförenklingsförslag som presenterats har arbetet med dessa i många fall redan påbörjats, vilket framgår av de kommentarer och synpunkter som lämnats nedan. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att vi har ett behörighetssystem som är anpassat till skärgårdstrafikens särart.

Synpunkterna är lämnade med en hänvisning till den sida som berörs.

Sida 8

I tabell 1 under regelförändring 2, står att Skärgårdsredarna, facken och utbildningsanordnarna är ansvariga för genomförande av regeländringen. Här borde framgå att även Transportstyrelsen är delaktig i regelförändringsarbetet.

Sida 13

Under rubriken ”Behörigheter till sjöss” nämns att behörigheten oftast är internationell. Här avser man säkert att säga att de flesta behörigheter är utfärdade i enlighet med internationella regler. Detta borde förtydligas eftersom det inte i något land får utfärdas behörigheter som är giltiga i något annat lands fartyg.

Sida 44

I fotnoten hänvisas till SJÖFS 2007:11. Denna föreskrift har ersatts med Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2010:20) och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.

Sida 47

Under punkten 2.4.5, andra stycket, nämns att ”*under utbildningstiden kan man tillgodoräkna sig 12 månaders sjötid i inre fart, vilket inte helt uppnår kravet på 18 månader för den som vill arbeta som kapten*”.

Någon möjlighet att erhålla en befälsbehörighet efter 18 månaders sjöpraktik finns inte. Gissningsvis är det 24 månaders praktik som avses, vilket är kravet för att erhålla en behörighet som ”fartygsbefälklass VII inre fart” som avses.

Sida 49

I fotnoten hänvisas till SJÖFS 2007:11. Föreskriften är ersatt med Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2010:20.

Sida 52

I stycke fyra nämns att den som går sjökaptensprogrammet erhåller en klass VI behörighet sex månader snabbare än den som läst en klass VII utbildning och arbetat som styrman i skärgårdstrafiken.

Det här är ett felaktigt påstående. För att en sjökaptenselev ska erhålla rättigheter som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om 499 UR i inre fart krävs minst 12 månaders tjänstgöring som befäl efter fullgjord utbildning. Totaltiden för att bli behörig blir därför ca: 6 år om man tjänstgör 6 mån/år .

Sida 53

I tabellen på sidan jämförs de olika transportslagen och den tid det tar att bli befälhavare. Här finns ett flertal felaktigheter. På sida 52 nämns att det tar 4-5.5 år att bli behörig som befälhavare i skärgårdstrafiken på fartyg med en bruttodräktighet om högst 499. I tabellen anges enbart 5,5 år, vilket blir missvisande.

Här står också, i kolumn 2 rörande befälhavare internationellt, att det tar 6 år för att erhålla en sjökaptensbehörighet. Där framgår att det tar ytterligare 12 månader för att få kaptensbrev efter att den teoretiska utbildningen och den fartygsförlagda utbildningen är avklarad, vilket är fel. Det korrekta är att ange 36 månaders befälstjänstgöring. Det innebär att det tar ca 6 år då man tjänstgör 6 månader/år, för att erhålla sitt sjökaptensbrev efter avslutad utbildning. Kolumnen för totaltid ska då visa på 10 år för att bli befälhavare internationellt.

För att jämförelsen i tabellen ska bli rättvis i övrigt borde också de skillnader som finns mellan de olika trafikslagens sätt att medge rättigheter framgå. Inom sjöfarten har valts en metod där man erhåller en behörighet som medger rättigheter att framföra alla fartyg inom ett visst dräktighetsintervall. Dvs. den som erhållit en sjökaptensbehörighet är behörig att framföra samtliga

fartygstyper. På så sätt fås en flexibilitet då befälhavaren vid behov kan tjänstgöra på ett annat fartyg av en annan typ inom rederiet.

Inom flyget har man valt en annan metod som bygger på att man utbildas för en viss flygplanstyp och får rättigheter att framföra just den typen av plan. Skulle tabellen i stället visa hur lång tid det skulle ta att bli behörig på samtliga flygplanstyper, på samma sätt som att sjöbefäl blir behöriga på samtliga fartygstyper, skulle staplarna säkerligen visa att det går betydligt snabbare att bli behörig som befälhavare inom sjöfarten.

I fjärde stycket nämns problemen med att upprätthålla en medgiven behörighet. Här finns skäl att nämna att Transportstyrelsen arbetar med ett förslag som halverar den tid som krävs, för den som arbetar i skärgårdstrafiken, för att förnya behörigheterna.

Sida 55

Under punkten 3.1, andra stycket, nämns att regelverket för den inrikes sjöburna passagerartrafiken i huvudsak baseras på det internationella regelverket. Här nämns att inre farts behörigheter tagits fram. Arbetet har dock varit bredare än så. För i stort sett samtliga säkerhetsutbildningar som krävs internationellt har en nedkortad och anpassad utbildning tagits fram för skärgårdstrafiken. Redarna tillåts dessutom i flera fall att själva utbilda sin personal i de säkerhetsutbildningar som krävs.

I sista stycket på sida 51 och på sida 56 talas om det antal besättningsmedlemmar som måste finnas ombord för att en akut evakuering ska kunna göras. Här nämns att personaltätheten är hög i jämförelse med vad som råder i t.ex. tunnelbanan, på spårvagnar eller på tåg. Här kan nämnas att Transportstyrelsen, tillsammans med näringen, under flera arbetat med frågan vilket resultat i den så kallade ”plus-minus listan”.

Besättningsnumerären för att framföra ett fartyg utan last bestäms av dess bruttodräktighet, maskinstyrka och fartområde. På ett mindre passagerarfartyg sysselsatt i inre fart innebär detta i allmänhet en besättning bestående av en befälhavare och en alternativt två däckspersonal. Om dessa inte är numerärt sett tillräckliga för att i en nödsituation hantera de passagerare som fartyget medför skall ytterligare personal finnas anställd ombord. Detta för att uppfylla förutsättningarna i fartygets säkerhetscertifikat och nöd-/brandplaner. Dåvarande Sjöfartsinspektionen påbörjade därför ett arbete med den så kallade ”plus-minus listan” det vill säga en nu, i nära samarbete med näringen, framtagna checklista som möjliggör en sjösäkerhetsmässigt rättvis bedömning av den totala besättningsnumerären beroende på fartygets tekniska förutsättningar (läs livräddningssystem) och det aktuella passagerarantalet. Listan är bland annat

baserad på en av Sjöfartsinspektionen genomförd riskanalys. Gruppen av Transportstyrelsens inspektörer vid Sjöfartsavdelningen som genomför arbetet på fältet, det vill säga kontrollen av fartygens förutsättningar, är homogen och har deltagit i såväl framtagandet av listan som arbetet/resonemanget i övrigt - allt för att på ett kvalitativt och sjösäkerhetsmässigt sätt bestämma den totala besättningen på enskilda fartyget.

Sida 58

Under punkten 3.3 talas om en kvalitetssäkrad styrd utbildning för skärgårds- trafik. Transportstyrelsen har fått uppdrag av regeringen att titta över inrättandet av en ny utbildningsform för skärgårdstrafiken, liknande den 4 åriga sjökaptensutbildningen, vilket ska bygga på en kvalitetssäkrad praktik. Arbetet med en nya utbildningen kommer att påbörjas våren 2011.

Sida 60

Under rubriken 3.4.1 talas om en utökning av sjötid för praktik på vägfärjor. Här står att det krävs vissa ändringar i regelverket för att undkomma problemet med att praktikplatser blir outnyttjade.

Det finns idag inget hinder att använda vägfärjor i den fartygsförlagda utbildningen under förutsättning att de är lämpliga som praktikplattform. Någon regeländring krävs alltså inte för detta.

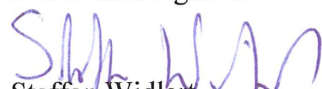
I dagsläget har dock Transportstyrelsen inte fått någon förfrågan från någon skola att nyttja dessa färjor i utbildningen.

Sida 61

Under punkten 3.4.2 och rubriken "om inget görs" nämns att det är orimligt svårt att behålla behörigheter till sjöss.

Såsom tidigare nämns arbetar Transportstyrelsen med ett förslag som avser att halvera den tid som krävs för att kunna behålla behörigheten för den som arbetar i skärgårdstrafiken.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjöfartsdirektören Per Nordström och Bo Bergström, chef för sjöpersonalsektionen inom sjöfartsavdelningen, den senare tillika föredragande.


Staffan Widlert