

Remissammanställning av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:116) och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Regelrådet		Såvitt Regelrådet kan bedöma medför förslaget inte effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.	Noterat, ingen åtgärd.
Sjöfartshögskolan		<p>Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet välkomnar förslaget om förändringar i <i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter</i>. Sjöfartshögskolan ser det som värdefullt att föreslagen tid för praktiken är 6 månader vilket medger en tillräckligt god sjösäkerhet samt det möjliggör en praktiskt genomförbar fartygsförlagd utbildning vilket når de krav som återfinns i relevanta föreskrifter. Sjöfartshögskolan ser det som viktigt att kursen fartygsförlagd utbildning för FB klass VII är förlagd på en högskola. Detta möjliggör att införliva den fartygsförlagda utbildningen i Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetets kvalitetssystem och därmed kvalitetssäkra kursen i samma omfattning som dagens fartygsbefäl klass VII utbildningar.</p> <p><i>Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning</i></p> <p>Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet välkomnar förslaget om förändringar i Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning och har inget att erinra eller att tillägga.x</p>	Noterat, ingen åtgärd.
Svensk sjöfart		Svensk Sjöfart har noggrant granskat promemorian och önskar lämna följande synpunkter. Svensk Sjöfart välkomnar förslaget om förändringar i föreskriften och ser det som ett mycket positivt steg för att säkerställa en hållbar kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn. Behovet av ändringen har påtalats från branschens sida under en längre tid, i syfte att säkerställa förutsättningarna för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sektorn. Föreningen delar	Transportstyrelsen noterar Svensk sjöfarts synpunkter. Transportstyrelsens förslag innebär att praktikkursen ska

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8 a §	<p>också bedömningen i konsekvensanalysen att en mer flexibel utbildningsväg genom införandet av FB VII utbildning med praktik bidrar till de transportpolitiska målen. I tillägg till detta är det angeläget för att klara de behov som finns av beredskapsskäl.</p> <p>Vi anser att ändringen utgör ett betydelsefullt första steg mot att etablera ett mer anpassningsbart utbildningssystem för sjöfarare, vilket kan attrahera både kommande generationer och de som vill karriärväxla till sjöfarten senare i livet.</p> <p>Svensk Sjöfart vill specifikt yttra sig avseende längden på den föreslagna handledda fartygsförlagda utbildningen. Inledningsvis menar Svensk Sjöfart, i likhet med vad Transportstyrelsen påpekar i sin konsekvensanalys att det finns ett rederiansvar att bemanna fartygen på ett betryggande sätt vilket framgår av ISM- koden. Svensk Sjöfart delar Transportstyrelsens uppfattning att 6 månaders fartygsförlagd utbildning både bidrar till ökad sjösäkerhet och till en attraktiv utbildning.</p> <p>I förslaget till föreskrift anges att den fartygsförlagda praktiken ska genomföras som en del i en kurs vid högskolan.</p> <p>” 8 a § Däckstjänstgöring för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass VII enligt 2 kap. 9 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, får ersättas av en handledd fartygsförlagd utbildning om denna uppfyller följande krav: 1. Utbildningen ska ingå i en kurs och genomföras under ledning av en högskola”</p> <p>Svensk Sjöfart gör tolkning att föreskriftens text om ”högskola” är en rest från den tidigare indelning av det svenska utbildningssystemet efter huvudman snarare än nivå för utbildningen. Svensk Sjöfart förordar att det även för sjöfarten är viktigt att säkerställa nivån och att det därför bör anges att utbildningen ska genomföras på en lägsta SeQF nivå enligt svenska systemet för kvalifikationer inom utbildningssystemet.</p> <p>Svensk Sjöfart noterar dock att denna otydlighet finns också i efterföljande paragrafer vilka använder begreppet ”högskolan”. Ett begrepp som snarare syftar på vilken typ av huvudman som finns för utbildningen, än nivån för utbildningen. Svensk Sjöfart förordar att förordning och föreskrift på sikt anpassas till rådande kvalifikationssystem för utbildningar i Sverige för att undvika tvetydighet och olika tolkningar.</p>	<p>anordnas av de utbildningsanordnare som bedriver den teoretiska utbildningen till fartygsbefäl klass VII i syfte att uppnå en sammanhållen utbildning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Svensk Sjöfart noterar även att när man tittar på helheten i förordningen och föreskriften om behörigheter för sjöpersonal, att det är uppenbart att ett antal ändringar införts över tid och att det därför kan finnas skäl till att se över helheten i förordningen, exempelvis föreslås i den senaste ändringen uttryckligen att Transportstyrelsen ska föreskriva om längd och innehåll i utbildningen.</p> <p>Detta samtidigt som Transportstyrelsen med stöd av andra lagrum redan meddelar föreskrifter kring krav på behörighetsgrundande praktik. Att alla de regelverk som omger utbildningssystemet utgör en helhet är av stor betydelse så väl för de som arbetar ombord, rederier, myndigheter och som utbildningsanordnarna. Det finns därför på sikt skäl att överväga en mer strukturerad översyn av så väl förordning som föreskrift.</p> <p>Slutligen önskar Svensk Sjöfart understryka vikten av ett fortsatt arbete med övriga delar kopplat till utbildningssystemet som föreningen pekat på. Detta både för att möjliggöra införandet av en stegvis och påbyggnadsbar (modulbaserad) utbildning för sjöbefäl, såväl som arbetet med att förenkla och undanröja begränsande svenska särkrav. Det senare kan i flera fall skapa oproportionerliga inläsningseffekter för enskilda ombordanställda och rederier.</p>	
Sveriges fiskares PO		SFPO har inget ett erinra emot.	Noterat, ingen åtgärd.
Swedish Pelagic Federation		<p>Flexiblare väg till Fartygsbefäl klass VII</p> <p>SPF konstaterar att det den begärda tiden på däcktjänstgöring för att få ut behörighet till fartygsbefäl klass VII idag är allt för lång vilket kan påverka möjligheten att hitta kompetent personal för den verksamhet som bedrivs inom såväl handelsflottan som yrkesfisket. SPF är därför mycket positiv till det förslag som framförs i remissen att som alternativ till dagens krav på 36 månaders sjötjänstgöring kunna välja en handledd fartygsförlagd utbildning.</p> <p>Av föreskriftsändringen framgår bland annat att utbildningen ska omfatta minst 6 månader. Vidare framgår att utbildningen ska vara varierad och genomföras på flera fartyg, som i samråd med Transportstyrelsen, har godkänts av den berörda högskolan. I detta sammanhang vill vi framföra att det bör vara möjligt att utföra den fartygsförlagda utbildningen på ett fiskefartyg, förutsatt att de krav som ställs i övrigt är uppfyllda.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar SPF:s remissvar. Det finns inget som hindrar att praktiken sker på fiskefartyg. Dock krävs säkerhetsutbildning för fiskare för elev på sådant fartyg.</p> <p>När det gäller var den teoretiska utbildningen för fartygsbefäl klass VII bedrivs är</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Fartygsbefäl klass VII är en grundläggande behörighet för många av våra medlemmar. SPF anser att det även bör vara möjligt att i gymnasieskolan få den utbildning som krävs för att få behörighet som fartygsbefäl VII. Det skulle bidra till att förkorta tiden för intresserade ungdomar, som inte har studiemotivation nog att fullgöra en högskoleutbildning, att skaffa sig denna behörighet.</p> <p>Bestämmelser rörande radiocertifikat</p> <p>Vi noterar att föreskriftsändringarna även innebär ett förtydligande vad gäller krav på radiocertifikat vid ansökan om behörighet som sjökaptän eller sjöbefäl klass II-VII liksom att krav på radiocertifikat och behörighet harmonieras med fartygens tekniska krav. Från SPF har vi inget att erinra mot dessa ändringar.</p>	<p>detta inget som hanteras av denna föreskrift.</p>
Chalmers		<p>1. Sammanfattande kommentarer Chalmers tekniska högskola är mycket positiva till dessa ändringar.</p> <p>2. Övriga kommentarer Chalmers tekniska högskola uppskattar det arbete som Transportstyrelsen gjort vid förberedelser av denna remiss då olika aktörer involverats. De föreslagna ändringarna leder mot målet att skapa en bra och attraktiv utbildning för att ge förutsättningar för att trygga nödvändig kompetensförsörjning i skärgårdstrafiken. Chalmers uppskattar förslaget att lägga över kvalitetskontrollen på högskolorna i stället för att detaljreglera i föreskriften. Det är också av stor vikt att ge möjlighet att genomföra den fartygsförlagda utbildningen med sex månaders sjötid för att praktiskt kunna genomföra utbildningen.</p>	<p>Noterat, ingen åtgärd.</p>
Sjöfartsverket		<p>Sjöfartsverket tillstyrker förslagen med följande kommentarer. En fartygsförlagd utbildning som omfattar en så kort tid som sex månader ställer höga krav på utbildningens kvalitet och innehåll, elevens deltagande och förkunskaper, handledarens utbildning och kompetens samt inte minst utvärderingen av att eleven faktiskt har tillgodogjort sig utbildningen. Om två månader genomförs på vägfärja ökar kraven på utbildningens kvalitet och innehåll för återstående fyra månader. Det vore önskvärt om utbildningen kunde vara mellan sex och nio månader, för att exempelvis kunna omhänderta skillnader i elevens</p>	<p>Transportstyrelse noterar Sjöfartsverkets remissvar. Transportstyrelsen bedömer att förslaget om praktiktid inte ska ändras. Skolan ska säkerställa att lärandemålen uppfylls och</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>förkunskaper och sjövana. Sjöfartsverket har dock förståelse för att en sådan lösning är svår att reglera i föreskrift, men alla berörda parter behöver vara medvetna om de höga krav på kvalitet och innehåll som sex månaders utbildning medför.</p> <p>En fråga som kan behöva förtydligas är elevens påmönstring. Sjöfartsverket ser det som önskvärt att förenklad rapportering kan tillämpas så att eleven exempelvis kan stå påmönstrad samtidigt på flera fartyg.</p> <p>Slutligen vill Sjöfartsverket framhålla de oönskade effekter som kan bli konsekvensen av den föreslagna ändringen att radiocertifikat och behörighet ska harmoniseras med fartygens tekniska krav. Sjöfartsverket skulle här vilja förorda att det istället är vilken utrustning som används, och enligt regelverket ska användas, som bör vara styrande. Om redaren har köpt in ett fartyg som har mer avancerad utrustning än som krävs för det fartområde som fartyget ska trafikera kan det i vissa fall vara överflödigt att behöva upprätthålla behörighet och certifikat för utrustning som inte används. Ett sådant upprätthållande kan också medföra ökade kostnader för redaren och sjöpersonalen.</p>	<p>genom detta kan ytterligare praktik behövas.</p> <p>Rörande mönstring är detta inget som regleras i de ändrade föreskrifterna.</p> <p>Gällande Sjöfartsverkets synpunkter om radio bedömer Transportstyrelsen fortsatt att det är fartygets faktiska radioutrustning som ska avgöra kompetenskravet.</p> <p>Transportstyrelsen har dock valt att inte gå vidare med detta förslag i detta skede.</p>
Sjöbefäls- föreningen	9 kap 8 a § punkt 1 punkt 6	<p>Det anges särskilt i ändringsförslaget 9 kap 8 a § att det är en "handledd fartygsförlagd utbildning" och i punkt 1 att "Utbildningen ska ingå i en kurs och genomföras under ledning av en högskola." samt i punkt 6 att "Högskolan ska tillse att utbildningen sker under uppsikt av en handledare".</p> <p>Detta kan inte uppfattas på något annat sätt än att handledaren ska ingå som en funktion och del i en högskoleutbildning, dvs. att handledaren ska bedriva skolverksamhet. I detta sammanhang behöver det påpekas att befälhavare och styrmän inte är utbildade till lärare, inte heller att skolverksamhet är deras tjänstgörings- eller befattningsområde.</p> <p>Det kan inte heller uppfattas på något annat sätt än att det är högskolan som har ansvar och relation till handledaren i dennes roll som handledare och funktion i utbildningen, inte det enskilda rederiet där utbildningen genomförs, dvs. det är högskolan som är huvudman för handledaren och dennes funktion i den fartygsförlagda utbildningen, även utifrån situationen att handledningen sker under befälhavarnas och styrmännens arbetstid i rederiet. Det innebär att rederierna i sin egenskap av arbetsgivare till befälhavarna och styrmännen inte förfogar över handledarrollen som utbildningsfunktion. Vilket medför att det finns ingen</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sjöbefälsföreningens remissvar. Transportstyrelsen bedömer fortsatt att 6 månaders fartygsförlagd utbildning bör räcka förutsatt att högskolan säkerställer att elever uppfyller utbildningsmålen.</p> <p>När det gäller att det ska var frivilligt att vara handledare bedömer Transportstyrelsen att detta inte ska regleras i föreskrift, utan att det snarare</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8 a § punkt 5	<p>tjänstgöringsskyldighet för befälhavarna och styrmännen, i sin roll som anställda i rederierna, att vara handledare, dvs. rederierna kan inte ålägga dem att vara handledare. Formellt sett lånar rederierna ut sina resurser, dvs. fartyg och personal, till högskolan som högskolan kan använda som utbildningsplattform och handledare, och rederierna står för de kostnaderna. Formellt sett är det en separat överenskommelse mellan högskolan och de enskilda rederierna som inte berör anställningsförhållandet mellan fartygsbefälen och rederierna. Dessa omständigheter behöver påpekas enär det är av största vikt att alla inblandade aktörer förstår att uppgiften att vara handledare är en helt och hållet frivillig uppgift för den som är handledare. Detta är mycket betydelsefullt eftersom många befälhavare och styrmän är oroliga för att de ska påtvingas rollen som handledare. Det kan finnas relevanta anledningar till att inte vilja vara handledare, men det ligger utanför det här remissvaret.</p> <p>I 8 a § punkt 5 framgår att innan Transportstyrelsen godkänner utbildningen ska högskolan "se till att förutsättningarna för ett bra genomförande och en god kontroll av utbildningen är uppfyllda". Det är mycket viktigt att Transportstyrelsen kvalitetssäkrar detta innan godkännandet, bland annat genom att säkerställa att funktionen handledare är en frivillig uppgift. Det bästa är om det i föreskriften införs en skrivning om att handledare är en frivillig uppgift. Men om det inte låter sig göras så är Transportstyrelsens ansvar för att säkerställa frivilligheten innan godkännandet mycket stort.</p>	<p>är en fråga för arbetsmarknadens parter.</p> <p>När det gäller fartområde för praktiken bedömer Transportstyrelsen fortsatt att minst två månader i lägst närfart bör räcka för att säkerställa att eleven får tillräcklig erfarenhet.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer även att viss tid kan fullgöras på vägfärjor och står fast vid förslaget om högst två månader på vägfärja.</p> <p>En förutsättning för praktiken är att det ska finnas en handledare ombord i fartyget, dock kan det vara flera handledare som turas om.</p> <p>Transportstyrelsen kommer inte föreskriva ytterligare detaljerade krav om handledarskap i nuläget.</p>
	KU	<p>Att minska däckstjänstgöringen från 36 månader till sex månader är en väldigt kraftig minskning, även om det görs med krav på handledd fartygsförlagd utbildning. I Promemorian LI2023/03495, En flexiblarare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII, anges att både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket anser att den "fartygsförlagda handledda utbildningen ska vara minst 12 månader".</p> <p>I konsekvensutredningen tar Transportstyrelsen mer hänsyn till "brist på praktikplatser" och vad som "sannolikt skulle bidra till en attraktiv utbildning" än "hög sjösäkerhet" som motivering till att det ska vara sex månader däckstjänstgöring istället för 12 månader. Det finns stora risker med att reducera däckstjänstgöringen till sex månader motiverat med de argumenten. Att kunna reducera däckstjänstgöringen från 36 månader till kortare däckstjänstgöring kan försvaras med att den kortare däckstjänstgöringen är mer kvalitativ. Men argumenten "brist på</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	8 a § punkt 2	<p>praktikplatser” och mer ”attraktiv utbildning” är inte argument som bidrar till att däckstjänstgöringen blir mer kvalitativ och motiverar kortare däckstjänstgöring. Dessutom är argumentet att sex månaders fartygsförlagd utbildning sannolikt leder till ”en tillräckligt hög sjösäkerhet”, inte ett särskilt betryggande argument så som motivering till att den fartygsförlagda utbildningen bara behöver vara sex månader.</p> <p>Sjöbefälsföreningen anser, precis som Transportstyrelsen och Sjöfartsverket i promemorian, att den fartygsförlagda handledda utbildningen ska vara minst 12 månader. Detta är också i likhet med det som gäller för erhållande av behörighet som fartygsbefäl klass V, dvs 12 månader ombordförlagd utbildning. Särskilt med tanke på att fartygsbefäl klass VII delvis har samma rätt till tjänstgöring i närfart som fartygsbefäl klass V.</p> <p>I konsekvensutredningen anges att det finns ”ett rederiansvar att bemanna aktuellt fartyg på ett betryggande sätt, vilket bl.a. innebär säkerställande av att fartygsbefäl innehar rätt kompetens för sina arbetsuppgifter”. Denna konsekvensbedömning förbryllar en del! Utgångspunkten är att den som har behörighet som fartygsbefäl har rätt kompetens i och med att behörigheten är beviljad, och det är utifrån att utbildningen ska ha rätt kvalitet. Det är inte realistiskt att pålägga rederierna eller förvänta sig att de ska testa att fartygsbefälen innehar den kompetens som de förväntas ha med sig i sin behörighet, så som en motivering till att den fartygsförlagda utbildningen bara behöver vara sex månader. Att det finns andra kompetenser som rederierna säkerställer att fartygsbefälen innehar faller utanför detta föreskriftsområde och är inte heller relevant som argument för kortare fartygsförlagd utbildning om det är sådana andra kompetenser som Transportstyrelsen avser.</p> <p>I 8 a § punkt 2 framgår att minst två månader ska fullgöras i närfart eller mer vidsträckt fart. Det är rimligt att även avseende detta jämföra med ombordförlagd utbildning som krävs för att erhålla behörighet som fartygsbefäl klass V, eftersom fartygsbefäl klass VII delvis har samma rätt till tjänstgöring i närfart. Utbildningen behöver därför omfatta mer tid än två månader, helst större delen, i minst närfart. Det är rimligt att så mycket som möjligt av utbildningen genomförs på det största fartområde som fartygsbefäl klass VII ger rätt till tjänstgöring i, dvs. närfart. Utbildning på vägfärjor är inte lämpligt på grund av att verksamheten inte varierar i den utsträckning som behövs för en kvalitativ utbildning, tex. samma rutt, korta rutter, ingen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 kap 8 a §	<p>ruttplanering, förtöjer i samma färjelägen med fasta anordningar, poddsystem som inte finns på andra fartyg som är svårt att manövrera, minimal sjötrafik att ta hänsyn till och tidtabellbunden trafik, dvs. tidtabellen riskerar att spricka, vilket innebär att det är olämpligt för övningskörning och manövreringsövningar. Befälhavaren är ensamt fartygsbefäl ombord och har svårt att avsätta tid för kvalitativ handledning.</p> <p>Handledd fartygsförlagd utbildning i inre fart när befälhavaren är ensamt fartygsbefäl ombord är inte optimalt. Befälhavaren har svårt att avsätta tid för kvalitativ handledning, även utbildningsmoment i övningskörning och manövrering blir svårt och riskfyllt. Det är enklare att utbilda i fartygets framförande och manövrering när det är flera fartygsbefäl ombord som hjälps åt med att visa och instruera eleven samtidigt som fartyget framförs. Det bästa är om eleven börjar med övningskörning och manövreringsövningar i ett övningsfartyg, dvs. fartyg utan passagerare. Det är rimligt att Transportstyrelsen även säkerställer detta innan godkännandet.</p> <p>Det behöver tydliggöras och säkerställas vem som har ansvar för eleverna när de är ombord, dels försäkringsmässigt och dels ansvarsmässigt, tex. om elev skadar sig, orsakar tillbud eller olyckor, samt befälhavarens ansvar om elev orsakar tillbud eller olyckor. Även detta behöver Transportstyrelsen säkerställa innan godkännandet.</p> <p>Det behöver ställas krav på handledarutbildning. Även detta behöver Transportstyrelsen säkerställa innan godkännandet.</p> <p>I ändringsförslaget 9 kap 8 a § ställs det inga krav på att handledaren måste vara tjänstgörande fartygsbefäl, dvs. tjänstgörande befälhavare eller styrman, eller att handledaren måste vara ombord. Detta öppnar upp för att extra fartygsbefäl eller andra lämpliga personer kan vara handledare och att handledaren inte behöver vara ombord hela tiden.</p> <p>Eftersom det i inre fart när det bara finns ett fartygsbefäl ombord, dvs. befälhavare, är svårt för befälhavaren att avsätta tid för handledning, anser Sjöbefälsföreningen att även extra fartygsbefäl eller annan lämplig personer skulle kunna vara med ombord som handledare i vissa utbildningsmoment, tex. brandsäkerhet, övergivande av fartyg, drift och underhåll, extra fartygsbefäl vid övningskörning, och att handledaren skulle kunna alternera under dagen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>mellan olika fartyg och elever. I vart fall att de utför utbildningsmomenten med eleven även om befälhavaren formellt är handledare. Om man jämför med storsjöfarten så är inte handledaren ständigt närvarande vid elevens sida eller är endast den som utför de praktiska utbildningsmomenten med eleven. På samma sätt skulle det kunna fungera i inre fart, dvs. att handledaren inte är ständigt närvarande men är dagligen ombord och har en daglig kontakt med eleven, alternativt att andra personer kommer ombord och utför utbildningsmoment med eleven även om befälhavaren är formell handledare. Det kan till och med höja kvaliteten på den fartygsförlagda utbildningen, tex om brandsäkerhetsinstruktörer eller sjösäkerhetsinstruktörer är ombord och utbildar eleven i de momenten ombord.</p>	
Skärgårds- redarna		<p>Skärgårdsredarna har tagit del av remissen och vill här lämna följande synpunkter. Skärgårdsredarna ser mycket positivt på Transportstyrelsens förslag till förändringar i föreskriften. Branschen har länge efterfrågat förändringar som gör utbildningen mer attraktiv för ungdomar och personer mitt i livet att se befälsyrket som ett framtidsyrke. Att, som förslaget ser ut nu, föreslå sex månaders fartygsförlagd utbildning på olika typer av fartyg och i olika fartområden är precis det som våra medlemsrederier och branschen för inrikes sjöfart behöver. Att inte exkludera fartyg med relativt litet bruttotonnage, att inte exkludera vissa typer av fartyg och färjor är mycket positivt och helt nödvändigt. Alla typer av trafik, fartyg och färjor bedriver verksamhet inomskärs och i våra kanaler och insjöar. Då är det viktigt att det också avspeglas i möjligheter att få tillgodogöra sig praktik på dessa olika typer av fartyg. Det blir rederiernas ansvar att på ett betryggande sätt se till att eleven får den kunskap och erfarenhet som krävs för att i ett senare skede kunna framföra fartyg i skärgårdstrafik på ett sjösäkert och pålitligt sätt. Skärgårdsredarnas bestämda uppfattning är att de rederier som anmäler sitt intresse att utbilda framtida befäl har den kompetens och det engagemang som krävs för att den fartygsförlagda utbildningen skall ge den grund som krävs för att sedan bli ett attraktivt tillskott på befälssidan till skärgårdstrafiken. Vi tillstyrker att benämningen 'minst' sex månaders fartygsförlagd utbildning står kvar i den slutliga skrivningen. Då finns flexibiliteten att ge dem som ännu inte nått ända fram i sina kunskaper efter sex månader att få fortsätta sin praktiktid något längre tills kvalifikationerna är tillfyllest för aktuell handledare och skola att godkänna eleven.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Skärgårdsredarnas remissvar. Transportstyrelsens förslag innebär att praktikkursen ska anordnas av de utbildningsanordnare som bedriver den teoretiska utbildningen till fartygsbefäl klass VII i syfte att uppnå en sammanhållen utbildning. När det gäller frågan om vad som ingår i en kurs är svaret att detta är handledd fartygsförlagd utbildning och att detta inte kan ersättas av vanlig sjötid.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	9 kap 8a§	<p>Skärgårdsredarna anser att under punkten 9 kap 8a§ där man genomgående talar om 'högskola' och inte i stället benämner samma med 'av Transportstyrelsen godkänd utbildningssamordnare' blir begränsande. Om man verkligen vill uppnå en mer flexibel väg för att erhålla en behörighet som FB klass VII vore det önskvärt att Transportstyrelsen utreder om det är möjligt att inkludera tex. Yrkehögskola som, efter prövning, blir godkänd att genomföra utbildning av FB klass VII. Om man frångår strikt benämning 'högskolor' kan fler utbilda till nämnda befattningar och på så sätt kommer hela flexibiliteten i systemet att öka och tillgodose det regeringen och vi andra vill uppnå.</p> <p>Skärgårdsredarna stödjer Svensk Sjöfarts förslag på att Transportstyrelsen ser över helheten i förordning och föreskrift för sjöpersonal så att allt harmonierar och ger en helhet till densamma. En fråga har uppkommit och det är definitionen på att 'ingå i en kurs'. Detta med tanke på hur historien sett ut och med de svårigheter som tidigare elever haft att få tillgodogöra sig sin betydligt längre sjöpraktik än det som föreslås nu. Kommer de kunna få tillgodogöra sig 'handledarledd utbildning' som avses här?</p> <p>Skärgårdsredarna vill till sist tacka Transportstyrelsens handläggare i ärendet för att på ett sådant här snabbt och effektivt sätt insamlat synpunkter från skolor och bransch och sedan arbetat fram ett gediget förslag till nya föreskrifter som skall gynna svensk sjöfarts framtid och därmed förhoppningsvis locka fler att se sin framtid inom sjöfartyrket.</p>	
Försvars- makten		<p>Försvarsmakten har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning och vill härmed lämna följande synpunkter.</p> <p>Försvarsmakten befinner sig i en omfattande tillväxt, vilket innebär utökningar av resurser. Parallellt med detta arbetar Försvarsmakten med att revidera det militära behörighetssystemet för sjöpersonal. Ett av målen med revideringen är att i högre utsträckning anpassa det militära behörighetssystemet mot de civila kraven i enlighet med STCW-koden.</p> <p>Anpassningarna syftar delvis till att skapa möjligheter för personal att växla mellan den civila och den militära sjöfarten. För att uppnå detta behöver emellertid det civila regelverket möjliggöra att tjänstgöring och fartygsförlagd utbildning på militära fartyg, under vissa förutsättningar, kan tillgodoräknas i det civila behörighetssystemet. Detta skulle bidra positivt till</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Försvarsmaktens remissvar.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer dock att det inte finns något som hindrar praktik på örlogsfartyg, förutsatt att de är lämpliga, och att ansvarig högskola kvalitetssäkrar praktiken. Transportstyrelsen ändrar dock inte i detta arbete</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>nationens totalförsvarsförmåga och även kunna bidra till att utöka antalet behöriga sjöbefäl i Sverige.</p> <p>Försvarsmakten föreslår därför att de föreslagna ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter utvidgas enligt nedan för att omfatta viss tjänstgöring och utbildning förlagd till örlogsfartyg. I övrigt har Försvarsmakten ingenting att erinra mot förslagen.</p> <p>2 kap. 11 § Försvarsmakten föreslår att tillgodoräkandet inte ska begränsas till lag-, skol- och långresefartyg. Istället kan det föreskrivas att Försvarsmakten i samråd med Transportstyrelsen ska besluta om på vilka örlogsfartyg som tjänstgöring kan tillgodoräknas. I sammanhanget kan påpekas att bruttodräktighet är ett storleksmått som generellt inte finns på örlogsfartyg. I Försvarsmakten används storleksmättet displacement.</p> <p>Vad gäller ubåtar, är det Försvarsmaktens uppfattning att tjänstgöringstiden på ubåt bör kunna tillgodoräknas med hela den verkliga tjänstgöringstiden.</p> <p>9 kap. 8 a § Försvarsmakten föreslår att det i 9 kap. bör öppnas för att hela eller delar av däckstjänstgöringen kan ersättas med Försvarsmaktens motsvarighet till fartygsförlagd utbildning. I Försvarsmaktens regelverk för behörigheter anges att däckstjänstgöring, för erhållande av motsvarande behörighet, får ersättas med fartygsförlagd utbildning. Den fartygsförlagda utbildningen, som bedrivs på särskilda skolfartyg, genomförs koncentrerat och med hög kvalitet under ledning av erfarna instruktörer. Utbildningen är väl beprövad och följer en fastställd utbildningsplan.</p> <p>Ett alternativ är att viss del av den fartygsförlagda utbildningen i enlighet med 9 kap. 8 a § kan utgöras av fartygsförlagd utbildning som genomförs av Försvarsmakten i enlighet med utbildningsplan som godkänts av Transportstyrelsen.</p>	<p>de generella bestämmelserna i 2 kap 11 §.</p> <p>När det gäller Försvarsmaktens förslag om att öppna upp för att tillgodoräkna fartygsförlagd utbildning inom försvarsmakten bedömer Transportstyrelsen att detta inte är möjligt.</p> <p>Transportstyrelsen förslag innebär att praktikkursen ska anordnas av de utbildningsanordnare som bedriver den teoretiska utbildningen till fartygsbefäl klass VII i syfte att uppnå en sammanhållen utbildning.</p>

Sändlista

Extern

Almega Chalmers Tekniska Högskola
Färjerederiet Trafikverket
Försvarsmakten/Marinen
Havs- och Kustfiskarnas Producentorganisation (HKPO)
Kustbevakningen
Marina läroverket, Danderyd
Näringslivets regelnämnd
Regelrådet
SEKO Sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartens arbetsgivareförbund (SARF)
Sjöfartshögskolan Kalmar
Sjöfartsverket
Sjöräddningssällskapet
Skärgårdsredarna
Svensk Sjöfart
Sveriges Fiskares Producentorganisation (SFPO)
Sveriges Segelfartygsförbund
Sveriges Ångbåtsförening
Swedish Pelagic Federation PO

Sändlista

Intern

SLfo

SLff

SLfG

SLfS

SLis

SLbs

SLji