



Minimikrav på utbildning av sjöfolk

Näringsdepartementet

2011-10-18

Dokumentbeteckning

KOM(2011) 555

Förslag till Europaparlamentets och rådets Direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Sammanfattning

Sommaren 2010 reviderades 1978 års konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978) den s.k. STCW-konventionen. 1978 års konvention är genomförd i EU-rätten genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Det nu föreslagna direktivet är en uppdatering av det gällande direktivet i syfte att anpassa direktivet till 2010 års ändringar av konventionen.

Sverige är positivt till att direktivet uppdateras så att det stämmer överens med den reviderade STCW-konventionen.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

STCW-konventionen antogs 1978 inom ramen för den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation), som är ett FN-organ. En väsentlig revidering av konventionen gjordes 1995. Konventionen integrerades i gemenskapslagstiftningen genom direktiv 94/58/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Direktivet har därefter ändrats flera gånger och är numera ersatt av direktiv 2008/106/EG.

2007 inledde IMO en omfattande översyn av STCW-konventionen. Arbetet med revideringen avslutades med att omfattande ändringar i konventionen antogs vid en diplomatkonferens i Manilla, Filippinerna, sommaren 2010.

De så kallade Manillaändringarna träder i kraft den 1 januari 2012. Från och med detta datum måste den maritima utbildningen uppfylla de nya kraven. Eftersom EU:s medlemsstater också är parter till konventionen måste de anpassa sin lagstiftning efter den nya konventionstexten. Även EU-lagstiftningen ska anpassas efter de internationella reglerna. Anpassning efter de internationella reglerna är målet för förslaget till revidering av det här direktivet.

1.2 Förslagets innehåll

Eftersom förslaget till direktiv syftar till att genomföra ändringarna i konventionen i gemenskapsrätten ska en sammanfattning av konventionens nya innehåll nämnas. Ett av syftena med revisionen av konventionen var att konventionen bättre ska återspegla de tekniska förutsättningarna som finns i dag när det gäller t.ex. utbildning (bl.a. webbaserad utbildning och annan distansutbildning), administration av certifikat och andra dokument samt fartygs konstruktion och utrustning. De krav som ställs i 1995 års konvention hade i många fall blivit föråldrade på grund av teknikutvecklingen. En stor del av förändringarna i den reviderade konventionen består således av sådana uppdateringar och ändringar i syfte att få konventionstexten att bättre motsvara dagens (och morgondagens) förutsättningar för sjöfarten och sjöpersonalen. Många av ändringarna är vidare av ren redaktionell karaktär.

1.2.1 Behörighet skapas för elingenjör och fartygselektriker

En ny befälsbehörighet, electro-technical officer – ETO – (elingenjör) har skapats. En elingenjör på fartyg med en maskinstyrka om minst 750 kW ska ha certifikat över sin behörighet. I konventionen anges närmare vilka krav som gäller för att certifieras. En övergångsbestämmelse finns som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trädde i kraft.

Certifieringskrav har införts på manskapsmän som arbetar som fartygselektriker. Enligt konventionen ska en electro-technical rating (fartygselektriker) på ett fartyg med samma motorstyrka som ovan certifieras. Även för fartygselektrikerbehörigheten finns en övergångsregel motsvarande den för befälsnivån.

Även om elektrikerbehörigheten härmed fått en formell status på befäls- och manskapsnivå är kraven inte helt nya. Vissa krav på utbildning i el finns redan i dag för personal som arbetar i sådana funktioner, men denna personal har ingått i maskinpersonalen och certifierats som sådan. Den nya konventionen erkänner elektrikerbehörigheten som en egen behörighet.

I konventionen har införts krav att matroser (able seafarer deck) och motormän (able seafarer engine) ska certifieras för att få behörighet för att arbeta i dessa befattningar. Tidigare har inte funnits någon reglering av kraven på matroser och motormän i konventionen. De nya reglerna innebär bl.a. att för att certifieras som matros eller motorman krävs antingen minst 18 månaders däckstjänstgöring eller relevant utbildning tillsammans med minst 12 månaders däckstjänstgöring. Tjänstgöringen ska intjänas efter erhållandet av behörigheten.

Övergångsbestämmelser finns som innebär att sjöpersonal kan tillgodoräkna sig relevant arbete ombord på ett fartyg om de har haft sådant under minst 12 månader de senaste 60 månaderna innan de nya reglerna trätt i kraft.

1.2.3 Uppdatering av behörighet

I konventionen införs ytterligare ett alternativ för att förnya en behörighet som fartygs- eller maskinbefäl. Utöver de tidigare möjligheterna blir det nu möjligt att förnya behörigheten mot bakgrund av 3 månaders tjänstgöring som ligger inom 6 månader innan sista giltighetsdag för behörigheten.

1.2.4 Ändrade hälsokrav

I nuvarande konvention finns övergripande bestämmelser om att sjöpersonal ska uppfylla av flaggstaten bestämda hälsokrav.

Genom den nu aktuella revisionen har de nuvarande riktlinjerna om synkrav blivit obligatoriska. Detta innebär till exempel att närsynthet och mörkerseende ska kontrolleras vid läkarundersökning.

Vidare har nya riktlinjer införts om kroppsliga färdigheter, t.ex. förmåga att kunna klättra uppför lejdare och lyfta viss vikt.

1.2.5 Alkoholgränser

I konventionen har införts bestämmelser för att förhindra sjöfylleri. Krav på administrationerna har införts om att införa gränser för alkoholkoncentrationen hos sjöpersonalen. Gränserna får inte sättas högre än 0,05 procent alkoholkoncentration i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

1.2.6 Nya utbildningsmoment

Utvecklingen i omvärlden har gett ett flertal moderna navigationshjälpmedel som sjöpersonalen måste behärska. I konventionen har därför införts t.ex. krav på kunskap om och hantering av elektroniska sjökort och informationssystem (ECDIS) för de fartyg som har sådan utrustning. IT-utvecklingen innebär möjligheter att förändra utbildningssättet genom

Terroristattacker na år 2001 ledde till ett helt nytt internationellt regelverk för sjöfarten genom förändringar i SOLAS-konventionen och införandet av den s.k. ISPS-koden, i Sverige benämnt sjöfartsskyddet, och som bl.a. införde nya uppgifter för sjöpersonalen. Genom revideringen av konventionen togs ett samlat grepp om dessa krav, och bestämmelser om utbildning och certifiering i sjöfartsskydd finns nu i konventionen. Dessa bestämmelser inbegriper bl.a. kunskaper för att klara hot från eller attack av pirater.

Vidare är sjöfartens påverkan på miljön en fråga som alltmer satts i fokus. Utöver de tidigare kraven på kunskap om effekterna av ett faktiskt utsläpp och hur ett sådant kan förhindras ska sjöpersonalen därför nu även ha en övergripande kunskap om den miljö sjöfarten verkar i och om sjöfartens påverkan på den miljön.

Användningen av gas i flytande form, inte minst som bränsle i fartygsmotorer, har ökat markant de sista åren, vilket också lett till att fartyg specialanpassats för att transportera sådan last. Därför har särskilda regler tagits fram för den personal som har ansvar för last och utrustning för lasthantering på sådana fartyg. Personalen ska t.ex. utbildas och certifieras särskilt i dessa arbetsmoment.

Nya krav på utbildning i ledarskap och gruppsamverkan har också införts i STCW-konventionen.

1.2.7 Ändrade vilotider i konventionen

De nya bestämmelserna i STCW-konventionen innebär inledningsvis att inte enbart vaktindelad personal omfattas av minimiregleringen, utan även sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet.

Minsta tillåtna vilotid för vaktindelad personal och sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet är enligt huvudregeln:

1. 10 timmar under en 24-timmarsperiod, och
2. 77 timmar under en sjudagarsperiod.

Vilotiden får delas upp i två delar, varav en ska vara minst 6 timmar i följd, och tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

Skillnaden jämfört med tidigare reglering är således att det har införts dels en minimigräns för den sammanlagda vilotiden under en sjudagarsperiod, dels ett krav att tiden mellan två viloperioder inte får överstiga 14 timmar.

I STCW-konventionen anges vilka undantag som får göras från huvudregeln.

Konventionsändringarna är godtagna av medlemsstaterna inom IMO och kommer att träda i kraft den 1 januari 2012. I direktivet föreslås att direktivet ska träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Det ska tillämpas från och med den 1 januari 2012.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Den lägsta tillåtna vilotid för vaktgående sjömän och sjömän med uppgifter som rör fartygets säkerhet, förhindrande av förorening eller sjöfartsskyddet ombord på sådana passagerarfartyg som avses i fartygssäkerhetslagen och som enbart anlöper svenska hamnar har anpassats till de nya bestämmelserna om vilotid i den reviderade STCW-konventionen genom ändringar i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, jfr prop. 2010/11:117.

För att i övrigt genomföra konventionen krävs en mängd förordningsändringar och föreskriftsändringar på myndighetsnivå. Förändringarna är totalt sett av underlättande karaktär, i några fall införs högre eller nya krav. De förändringar som kommer att ske har redovisats i avsnitt 1.2 Förslagets innehåll. Transportstyrelsen har tidigare under hösten 2011 remitterat förslag till ändring av myndighetsföreskrifter. Näringsdepartementet har den 30 september 2011 remitterat förslag till de förordningsändringar som krävs. I samband med Transportstyrelsens remiss redogjordes också för effekterna av föreskrifts- och förordningsändringarna.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

För sjömännen innebär den ändrade konventionen att en ganska stor mängd förändringar har gjorts i nästan samtliga konventionens delar. De flesta ändringar är av begränsad art. Sammantaget påverkas dock i princip samtliga sjömän på något sätt.

När det gäller finansieringen av de nya kraven på sjömännen täcks kostnaderna antingen av redarna när det gäller moment som redarna utbildar i, eller av möjligheten till sedvanligt studiemedel om det gäller utbildning inom högskolans regi.

När det gäller redarna finns inga konkreta siffror på hur många rederier eller hur stor andel av rederierna som påverkas. När det gäller fartyg i inre fart, bl.a. skärgårdstrafiken, kommer dessa att träffas i mycket liten omfattning av förändringarna, förutom de förändrade vilotiderna.

Redarna påverkas av förändringarna när det gäller nya utbildningsmoment genom att många av utbildningsmomenten kan genomföras genom

internutbildning hos arbetsgivaren. Detta sker redan i dag i stor utsträckning. För den utökade grundläggande säkerhetsutbildningen kan en totalkostnad per sjöman uppskattas till 3 000 – 7 000 kr. Enligt Transportstyrelsen är det uppskattningsvis 4 000 – 5 000 sjömän som behöver genomgå dessa nya utbildningsmoment.

De nya hälsokraven är inte så ingripande. Kostnaderna för de läkarundersökningar som redan i dag har en skyldighet att bekosta bör inte påverkas i någon nämnvärd omfattning.

Höjningen av den minsta tillåtna vilotiden torde normalt inte medföra annat än mycket marginell påverkan på bemanningskostnaderna för redarna.

Vissa gymnasieskolorna tillhandahåller i dag utbildning till matros och motormän. Genom den nya behörigheten för matros och motormän försvinner möjligheten för gymnasieskolorna att utbilda dessa. Högskolorna kommer att behöva justera sina utbildningar i många delar, de flesta är relativt små. En helt ny utbildning i fartygsel behöver tas fram. Uppgifter om omfattningen av de ökade uppgifterna och kostnaderna för dessa finns inte i dag. Dessa bedöms dock vara små och bör kunna hanteras inom ramen för högskolans befintliga medel.

De nya reglerna kommer att initialt innebära ett omfattande arbete för Transportstyrelsen. Efter det inledande arbetet avslutats bör förändringarna inte innebära någon nämnvärd ökad arbetsbelastning. Den tillfälliga arbetsbelastningen torde kunna hanteras inom ramen för befintligt förvaltningsanslag.

Den föreslagna lagändringen bör inte medföra någon förändring för domstolarna.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Sverige är positivt till att direktivet uppdateras så att det stämmer överens med den reviderade STCW-konventionen.

Eftersom ändringarna i STCW-konventionen träder i kraft den 1 januari 2012 har Sverige redan färdigställt de författningsändringar, som krävs för att genomföra den reviderade konventionen. Sverige kommer därför att verka för att direktivet inte avviker från STCW-konventionen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Flertalet medlemsstater välkomnar revideringen av direktivet samtidigt som de betonar vikten av att direktivet inte avviker från det som överenskommits i Manilla i den reviderade STCW-konventionen.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

2011/12:FPM11

Ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Direktivförslaget har inte remitterats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Eftersom STCW-konventionen redan införlivats i EU-rätten är det motiverat att även ändringarna i STCW-konventionen införlivas.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Sverige har redan färdigställt de författningsändringar som behövs för att genomföra den reviderade konventionen.

Behandlingen av direktivförslaget pågår i EU:s rådsarbetsgrupp för transportfrågor under hösten 2011.

4.2 Fackuttryck/termer

-