

Enskild motion

Motion till riksdagen

2010/11:T228

mw

av Annelie Enochson (KD)

Utbildning av fartygsbefäl på svenskflaggade fartyg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förändringar i utbildningen av svenskt fartygsbefäl.

Motivering

Liksom i övriga länder inom IMO-gemenskapen baserar sig de svenska reglerna om fartygsbemanning på den internationella standarden STCW 95 (Standards of Training, Certification & Watchkeeping). Likväl stänger de svenska reglerna ute det mindre tonnaget av charterfartyg. Det finns idag nästan inga svenskflaggade megayachter eller mindre kryssningsfartyg, trots att detta är en bransch som växer så det knakar världen över. Flera av de nybyggda megayachterna är svenskägda men för inte svensk flagga. En orsak till detta anses vara att de svenska befälskraven är ett tydligt hinder.

De nu gällande särreglerna för svenska fartyg innebär svårigheter för svenskflaggade fartyg. Dessa svårigheter har inte fartyg av annan flagg. En snar ändring av dessa regler är därför nödvändig för att förhindra den fortsatta utflaggningen av svenska fartyg.

Geografisk neutralitet

Den svenska indelningen i olika fartområden, vad gäller krav på fartygets bemanning, skiljer sig från IMO:s krav. Det finns en omotiverad uppdelning i inre fart, närfart, europafart och oceanfart. Detta får bl a till följd att befälhavare av klass VI (det finns 8 klasser där klass I är sjökaptan, den högsta klassen) på svenskflaggade fartyg är ”instängda” i ett av Europas stormigaste, kallaste och mest krävande vatten eftersom de inte är berättigade att segla längre ut från svensk kust.

Vill man däremot segla svenskflaggat längs Kongofloden krävs det att man är befälhavare av klass I. De svenska särreglerna förhindrar en konkurrens på lika villkor mellan svenska och utländska fartyg. Exempelvis blir befälskostnaderna nära tre gånger så höga jämfört med ett spanskt fartyg, som endast kräver klass VII i kustnära vatten.

Kravet på praktik

Reglerna för praktik behöver anpassas till respektive behörighet på det sätt som STCW 95 anvisar. Detta handlar huvudsakligen om storleken på fartyg som man kan få giltig praktik på. Erfarenheten att segla skuta/megayacht måste få ett värde, om det nu är den typ av sjöfart man senare vill jobba med. Att segla en megayacht eller skuta är ett specifikt kunnande som inte på något sätt omfattas av det som dagens svenska system föreskriver. Praktiken bör därför anpassas efter det fartyg som man vill få behörighet för.

Fler behörigheter behövs

I England, USA och flera andra länder finns behörigheter med beteckningen ”200T befälhavare” och ”500T befälhavare” i två klasser, kustnära eller ocean. Man kan bygga på sitt kunnande i olika steg alltefter vad som krävs. I Sverige har vi i praktiken bara ”skeppare” eller sjökapt. Om en svensk befälhavare av klass VI, som har seglat i hela sitt liv, vill gå till Medelhavet med sin skuta på 100 ton, så krävs det att han först studerar i tre år och sedan samlar praktik (”knackar rost”) i fem år. Detta är inte rimligt. Möjligheten bör öppnas att läsa det som STCW 95 kräver i olika steg, i enlighet med utökade krav för olika typer av sjöfart. Farligt gods för dem som seglar med det; krishantering för passagerarkaptener, etc. Den som sedan vill byta fartygstyp får studera och praktisera i enlighet med det.

Utbildningen

IMO har ett utbildningsmönster där man kan bygga på kurser från grunden. Det finns idag i svenskt behörighetssystem tre utbildningar som inte är kompatibla med varandra. Att avancera uppåt här är omöjligt utan att starta från början. Har man arbetat på fartyg under 500gt är måste man starta från grunden igen, den tidigare kunskapen kan inte tillgodoräknas. Det bör därför skapas en utbildning för mindre fartyg i form av en renodlad kaptensutbildning med praktik på fartyg under 500gt för charter och under 200gt passagerartrafik.

Definitionen av passagerare

Idag är alla betalande per definition passagerare, oavsett om det gäller större passagerarfärjor som kör till Danmark tur och retur utan några krav på passagerarnas fysiska tillstånd vad gäller rörlighet etc, eller om det gäller en grupp betalande seglings elever med friskintyg. Rimligtvis borde olika krav kunna ställas på dessa båda typer av passagerartrafik. Därför bör två olika typer av passagerartrafik särskiljas:

- ? Reguljär passagerartrafik, där vem som helst kan finnas ombord.
- ? Skol-, tränings- och lägerfartyg, där det skall finnas noggrann kontroll på vilka som deltar och att de har utbildats i personlig säkerhet.

I det senare fallet bör kraven vara lägre.

Stockholm den 25 oktober

2010

Annelie Enochson ()