



Direktiv om yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten

2015/16:FPM58

Näringsdepartementet

2016-03-22

Dokumentbeteckning

KOM (2016) 82

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 96/50/EG och rådets direktiv 91/672/EEG

Sammanfattning

I februari 2016 presenterade kommissionen ett förslag om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten som ska ersätta de två nu gällande direktiven på området. Målet med kommissionens förslag är att fastställa ett gemensamt ramverk för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten. Dagens varierande minimikrav när det gäller yrkeskvalifikationer i olika medlemsstater skapar en osäkerhet vid erkännande av yrkeskvalifikationer från andra medlemsstater.

Direktivförslaget slår fast villkor och förutsättningar för certifiering av yrkeskvalifikationer för besättningen på fartyg inom inlandssjöfarten och erkännande av sådana yrkeskvalifikationer i medlemsstaterna. Innehavare av dessa yrkeskvalifikationer ska alltså kunna utöva sitt yrke på hela unionens inre vattenvägar. En medlemsstat vars inre vattenvägar inte har förbindelse med någon annan medlemsstats inre vattenvägar kan helt eller delvis undanta besättningar som enbart arbetar på dessa inre vattenvägar från direktivets krav. Dessa medlemsstater måste dock erkänna andra medlemsstaters yrkeskvalifikationer enligt förslaget.

Sverige är allmänt positivt inställt till förslaget. Ett gemensamt ramverk och erkännande av yrkeskvalifikationer kan leda till positiva effekter för t.ex. rörligheten på inlandssjöfartens arbetsmarknad. Sverige tillhör de medlemsstater som vid genomförandet av direktivet kan utnyttja undantagsmöjligheten och den valfriheten bedöms vara viktig.

1.1 Ärendets bakgrund

Inlandssjöfart (eller inre vattenvägstrafik) är typiskt sett pråmtrafik på kanaler, floder och sjöar. Då pråmen eller fartyget inte går ut på öppet hav medför detta att t.ex. fartygets konstruktion kan vara något enklare, kraven på säkerhetsutrustning något lägre och bemanningen något mindre. EU-regelverket om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett 20-tal direktiv och förordningar. I december 2014 genomfördes de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Inledningsvis har Vänerne via Göta älv till Göteborg samt Mälaren ut till Stockholm resp. Södertälje kanal klassats som inre vattenvägar. Det är nu möjligt för ett rederi att efter ansökan hos Transportstyrelsen certifiera ett fartyg för inlandssjöfart.

Sverige har avväntat med att genomföra de två direktiv som rör yrkeskvalifikationer för besättningar inom inlandssjöfarten på grund av att kommissionen har arbetat med en översyn av regelverket. Den 18 februari 2016 presenterade kommissionen det förslag om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten som ska ersätta de två nu gällande direktiven 91/672/EEG och 96/50/EG.

1.2 Förslagets innehåll

Målet med kommissionens förslag är att fastställa ett gemensamt ramverk för erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten. Dagens varierande minimikrav när det gäller yrkeskvalifikationer i olika medlemsstater skapar en osäkerhet vid erkännande av yrkeskvalifikationer från andra medlemsstater.

Direktivförslaget fastslår villkor och förutsättningar för certifiering av yrkeskvalifikationer för hela besättningen på fartyg inom inlandssjöfarten och erkännande av sådana yrkeskvalifikationer i medlemsstaterna. Exempel på kompetensområden är navigation, lasthantering, säkerhet och kommunikation. Det finns även ett slags grundkrav när det gäller ålder och medicinsk lämplighet. Innehavare av dessa yrkeskvalifikationer ska alltså kunna utöva sitt yrke på hela unionens inre vattenvägar. De i dag gällande direktiven omfattar endast båtförare och gäller inte på floden Rhen.

Direktivet föreslås också reglera personer som jobbar med bunkring av LNG-fartyg (Liquefied Natural Gas) och experter på passagerartrafik.

Båtförare som seglar under omständigheter som anses vara särskilt farliga (t.ex. vid navigering med hjälp av radar eller på sträckor med reducerad sikt) ska inneha ett särskilt tillstånd.

Minimikrav på EU-nivå som ska verifieras genom examina föreslås införas för båtförare och ”boatmen”. (Den svenska språkversionen av förslaget synes

innehålla en felöversättning då även detta begrepp översätts med båtförare, vilket inte torde vara avsikten. I denna faktapromemoria används därför det engelska begreppet boatmen.). För övrig personal föreslås minimikrav endast inom områdena ålder och medicinsk lämplighet. Dessutom föreslås att om exempelvis ett befäl tidigare redan klarat sin examen på det relevanta området behöver denna person inte genomgå ytterligare en examen på just det området.

En medlemsstat vars inre vattenvägar inte har förbindelse med någon annan medlemsstats inre vattenvägar kan helt eller delvis undanta besättningar som enbart arbetar på dessa inre vattenvägar från direktivets krav. Dessa medlemsstater måste dock erkänna andra medlemsstaters yrkeskvalifikationer enligt förslaget.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige har historiskt sett haft ett och samma regelverk för sjöfarten oavsett på vilka vattenområden som sjöfarten bedrivs, dvs. regelverket är strukturellt detsamma, men kraven är generellt sett lägre ju närmare land fartyget seglar. I dag finns de grundläggande kraven på samtliga svenska sjömäns utbildning och behörigheter framför allt i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och förordningen (2011:1533) med behörigheter för sjöpersonal. Transportstyrelsen har kompletterat kraven genom föreskrifter.

När det gäller utbildning och yrkeskvalifikationer styrs de internationella kraven av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen. Ett fartyg som endast går i nationell trafik omfattas dock inte av dessa internationella regler, vilket innebär att Sverige har rätt att bestämma kraven. På så sätt finns möjlighet att anpassa kraven för den aktuella verksamheten både vad gäller utbildning och praktikkrav.

Vid en jämförelse mellan dagens svenska regler och det som föreslås vad gäller exempelvis ett par olika däcksbefäl kan man konstatera att risken är att utbildningskraven skulle öka avsevärt i omfattning utan att bedömas ge en märkbar påverkan på exempelvis säkerhet. Dessutom är risken att fartyg under 20 bruttoton, som i dag inte träffas av något krav på praktik enligt svenska regler utan endast har krav om befälsexamen klass VIII, skulle få ännu större skillnader i kravbilden jämfört med i dag.

Vidare krävs enligt direktivet att en befälhavarbehörighet endast kan utfärdas till den som är 21 år, vilket skulle bli en skillnad mot dagens svenska krav där man kan söka behörighet för fartygsbefäl klass VIII vid 18 års ålder och tjänstgöra som befälhavare vid 20 års ålder.

Den flexibilitet som Sverige har i dag att reglera berörda sjömän bedöms försvinna helt om Sverige inte utnyttjar undantagsmöjligheten i förslaget. Det system som nu arbetas fram inom EU riskerar dessutom av naturliga skäl

att vara mer anpassat till den kontinentala kanaltrafiken än till den svenska skärgårdstrafiken.

2015/16:FPM58

En ytterligare konsekvens av ett genomförande av direktivet utan undantag är att de i dag behöriga sjömän som tjänstgör enligt svenska krav inte längre skulle vara behöriga då behörighetskraven enligt direktivet blir gällande. Detta skulle kunna innebära svårigheter att bemanna fartygen med befintlig personal.

I dag pågår även ett arbete med att ta fram regler för att tillåta funktionsbaserad bemanning på svenska fartyg i nationell trafik som skulle innebära en flexibilitet för den svenska rederinäringen. Detta arbete bedöms påverkas av ett genomförande av direktivet utan undantag eftersom det finns risk att schablonmässiga bemanningsregler skulle införas i det fall EU anammar de regler som tillämpas enligt de s.k. Rhenföreskrifterna. Detta skulle i förlängningen kunna innebära krav om en högre numerär ombord i fartygen.

Bestämmelserna i förslaget när det gäller vad som krävs för att segla på inre vattenvägar med havskaraktär är inte anpassade efter svenska förhållanden med avseende på t.ex. skärgårdsnavigering och is. Bestämmelserna i förslaget när det gäller inre vattenvägar med särskilda risker är kopplade till kanalfart. Därmed ser det ut som att möjligheterna att ställa ytterligare tilläggskrav anpassade efter svenska förhållanden är begränsade. En utökad möjlighet för Sverige att ställa tilläggskrav enligt ovan är avgörande för att kunna säkerställa kompetensen för utländska sjömän som vill arbeta på svenska inre vattenvägar. Detta behov gäller även om Sverige inte använder undantagsmöjligheten.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Enligt kommissionen påverkar förslaget inte EU:s budget.

Direktivet bedöms inte få någon påverkan på den svenska sjöfartsnäringen under förutsättning att undantagsmöjligheten i förslaget medger att Sverige kan behålla nuvarande regelverk. Om undantag inte skulle vara möjligt bedöms ett genomförande resultera i ökade kostnader för sjöfartsnäringen genom de svårigheter som skulle kunna uppstå med att bemanna fartygen med befintlig personal då dessa inte skulle uppfylla kraven som följer av direktivet (se ovan).

Ett genomförande av direktivet bedöms innebära ökade kostnader för Transportstyrelsen med anledning av utvecklande av ett nytt behörighetssystem, föreskriftsarbete, utökad tillsyn, godkännande av utbildningsanordnare samt löpande och specifika informationsinsatser.

Även om undantagsmöjligheten skulle utnyttjas, bedöms arbetet med tilläggskrav och examinering för utländsk behörighet på de svenska inre vattenvägarna medföra vissa kostnader. Dessa ökade kostnader bedöms dock rymmas inom ordinarie anslagsramar.

Mot bakgrund av ovanstående kan vi konstatera att det är viktigt för Sverige att kunna tillämpa en funktionsbaserad bemanning och att yrkeskvalifikationer kan anpassas till svensk inre fart och skärgårdstrafik. Möjligheten att kunna utnyttja undantagsmöjligheterna bedöms därför vara viktig.

Kommissionen har tagit fram en konsekvensanalys, dokument SWD (2016) 35 final (del 1-2).

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Sverige är allmänt positivt inställt till förslaget. Ett gemensamt ramverk och erkännande av yrkeskvalifikationer kan leda till positiva effekter för t.ex. rörligheten på inlandssjöfartens arbetsmarknad. Sverige tillhör de medlemsstater som vid genomförandet av direktivet kan utnyttja undantagsmöjligheten och den valfriheten bedöms vara viktig.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Föreningen Svensk Sjöfart framför att förslaget till sitt innehåll är komplext. De är positiva till åtgärder som leder till harmonisering. De framför också att det är viktigt att Sverige inte inför sär- eller tilläggsregler.

Chalmers ställer sig positivt till förslaget som helhet.

Linnéuniversitetet (Sjöfartshögskolan) är generellt positiva till förslaget men framhåller betydelsen av att Sverige utnyttjar den föreslagna undantagsmöjligheten.

Det saknas remissvar från Sjöbefälsföreningen, SEKO sjöfolk, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Skärgårdsredarna. Sjöfartsforum har meddelat att de inte har möjlighet att besvara remissen.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 91(1) i fördraget om EU:s funktionssätt (ordinarie lagstiftningsförfarande). Beslut i rådet fattas med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt kommissionen är 75 procent av transportererna med inlandssjöfart i EU gränsöverskridande. Olikheter i medlemsstaternas lagstiftningar för exempelvis yrkeskvalifikationer för besättningen motverkar en väl fungerande inre marknad. Kommissionen anser därför att lagstiftning i enlighet med förslaget är lämplig och överensstämmer med subsidiaritetsprincipen då respektive medlemsstat inte kan uppnå målet med förslaget om de agerar på egen hand. Regeringen delar denna bedömning.

Kompetensbaserade minimikrav som ska verifieras genom examination föreslås för båtförare och ”boatmen”. (Den svenska språkversionen av förslaget synes innehålla en felöversättning då även detta begrepp översätts med båtförare, vilket inte torde vara avsikten. I denna faktapromemoria används därför det engelska begreppet boatmen.). För den övriga besättningen gäller endast minimikrav inom områdena ålder och medicinsk lämplighet. Dessutom föreslås att om exempelvis ett befäl tidigare redan klarat sin examen på det relevanta området behöver denne inte genomgå ytterligare en examen på just det området. Vidare föreslås en möjlighet att helt eller delvis göra undantag från kraven i de medlemsstater vars inre vattenvägar inte har förbindelse med inre vattenvägar i någon annan medlemsstat. Dessa medlemsstater måste dock erkänna andra medlemsstaters yrkeskvalifikationer enligt förslaget. Sammantaget anser kommissionen att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Regeringen delar denna bedömning då Sverige har möjlighet att utnyttja möjligheten till undantag.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förhandlingen i rådet påbörjades i mars 2016.

4.2 Fackuttryck/termer

-

