

RR 2017-240
Inkom 2017-09-04
Elina
20/9

E-post

SKRIV

Remiss av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigh

Inkorgen

Viktigt

Skickat

Utkast (20)

Alla mail

Arbetsmarknadsdepart...

Enkäter

Finansdepartementet

Försvarsdepartementet

GSK

Integration och jämställ...

Fler etiketter

R Regelrådet

Inga Hangouts-kontakter

[Hitta någon](#)**Wastesson Ann-Christine**

till 90north, adducation, chalmers, destination, fredric, härnösand, kalmars, kustens, langbeck, lindholmens, marina, mariterm, MM, MSB, navigati

Hej!

Välkommen att ta del av Remiss av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörighet

Ändringsförslaget berör två olika ändringar i STCW-konventionen och – koden. Den ena ändringen berör ändringar gällande ny förtrogenhet

Ni hittar förslaget på:

Vi tar tacksamt emot era synpunkter senast fredag 29 september 2017.

Om ni har frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Julian Planken, handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen

Julian.planken@transportstyrelsen.se

Olle Thelaus, handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen

Olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Johan Stenborg, jurist

Sjö- och luftfartsavdelningen

Johan.stenborg@transportstyrelsen.se

Vänliga hälsningar

Föreskriftsgruppen

genom

Ann-Christine Wastesson

Trycksakshandläggare

Sjö och luft

Direkt: 010-49 53 626

Mobil: 073-422 52 51

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

www.transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Remiss av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter (2012:67) om vakthållning

Välkommen att del av remiss av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal och Transportstyrelsens föreskrifter (2012:67) om vakthållning.

Om ändringsförslaget

Ändringsförslaget berör två olika ändringar i STCW-konventionen¹ och – koden. Den ena ändringen berör ändringar gällande ny förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg och den andra ändringen berör ändringar gällande nya utbildningskrav för fartygsbefäl som tjänstgör på fartyg som träffas av Polarkoden².

Ändringsförslag gällande förtrogenhetsutbildning för nödsituationer på passagerarfartyg

Ikraftträdandet av förtrogenhetsutbildningen på passagerarfartyg medför krav om utbildning och intyg för all personal som ska tjänstgöra ombord på passagerarfartyg i närfart eller mer vidsträckt fart, och på passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart. Detta regleras av tillägg i STCW-konventionen och -koden som träder ikraft 1 juli 2018. Ändringsförslaget i TSFS 2011:116 är ett införlivande av tilläggskraven i STCW.

¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

² International Code for Ships operating in Polar waters (Polar Code)

Ändringsförslag gällande nya utbildningskrav för fartygsbefäl som tjänstgör på fartyg som träffas av Polarkoden

Polarkoden trädde ikraft den 1 januari 2017. Koden reglerar fartyg som trafikerar polarområdena³. Kodens ikraftträdande medför även krav om utbildning och certifiering för personal som ska tjänstgöra ombord på fartyg som omfattas av Polarkoden. Detta regleras av tillägg i STCW-konventionen och -koden som träder ikraft 1 juli 2018.

Remissvar

Ni är välkomna att lämna synpunkter på föreskriftsförslag och konsekvensutredning.

Vi tar tacksamt emot eventuella synpunkter **senast fredag 29 september 2017**. Dessa lämnas skriftligen till [FB-TS-RES-SL Internremiss](#).

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

Kontaktpersoner

Julian Planken
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Julian.planken@transportstyrelsen.se

Olle Thelaus
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Johan Stenberg
Jurist

Sjö- och luftfartsavdelningen
Johan.stenberg@transportstyrelsen.se

³ Område i enlighet med kapitel XIV/1-2 och 1-3 i 1974 års Internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS 1974)

Sändlista

90North Ice Consulting AB
Adducation
Brandskyddsföreningen Norrbotten
Chalmers tekniska högskola
Destination Gotland
Härnösands gymnasium
Kalmars praktiska gymnasium
Kustens säkerhetskurser
Langbeck racing
Lindholmens tekniska gymnasium
Marina läroverket
Mariterm
MM maritime center
MSB Sandö
Navigation och Skeppsteknik
Rederiaktiebolaget Eckerö
Safetygruppen
Seacure rescue and safety
Shipgaz Training
Sjöfartsakademien
Sjöfartshögskolan Kalmar
Sjöfartsverket
Sjömansskolan i Stockholm
Sjöskolan på Beckholmen
Sjösportskolan
Sjöstridskolan
Spectre Marine
Stena Line
Svenska Kryssarklubbens
Seglarskola
Tallink Silja
Transas
Törnströmska gymnasiet
Wisbygymnasiet

Ålands sjösäkerhetscentrum
Öckerö maritime center
Näringslivets regelnämnd (NNR)
Regelrådet
Seko- Sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Sweref (Skärgårdsredarna)
Svensk sjöfart

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal;

TSFS 2018:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 10 § och 4 kap. 16 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

dels att 2 kap. 35 §, 11 kap. 17 §, bilaga 18, 24 och 25 samt rubriken närmast före 11 kap. 17 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 2 kap. 16 a, 31 och 32 §§ samt 11 kap. 18 §, två nya bilagor, bilaga 2 och 2a, samt närmast före 2 kap. 16 a § en ny rubrik av följande lydelse.

2 kap.

Likvärdig tjänstgöring för certifikat för polartjänstgöring

16 a § Likvärdig tjänstgöring för erhållande och förnyelse av certifikat för polartjänstgöring får tillgodoräknas för fartygsbefäl som navigerat i vatten med en iskoncentration om minst 1/10 på handelsfartyg i Bottenhavet, Bottenviken eller Finska viken mellan 1 november och 30 mars. Tjänstgöringen ska styrkas med intyg.

31 § Giltighetstiden för ett certifikat för grundläggande polartjänstgöring kan förlängas om innehavaren

1. har tjänstgjort som fartygsbefäl i polarområdet i minst 2 månader under de senaste fem åren, eller
2. har fullgjort likvärdig tjänstgöring i enlighet med 16 a § som fartygsbefäl i minst 2 månader under de senaste fem åren, eller
3. med godkänt resultat har genomgått utbildning i enlighet med bilaga 2.

32 § Giltighetstiden för ett certifikat för avancerad polartjänstgöring kan förlängas om innehavaren

1. har tjänstgjort som befälhavare eller överstyrman i polarområdet i minst 2 månader under de senaste fem åren, eller

2. har fullgjort likvärdig tjänstgöring i enlighet med 16 a § som befälhavare eller överstyrman i minst 2 månader under de senaste fem åren, eller
3. med godkänt resultat genomgått utbildning i enlighet med bilaga 2 a.

35 §¹ Ett certifikat om grundläggande säkerhetsutbildning, sjukvårdare ombord, avancerad brandbekämpning, räddningsfarkoster och beredskapsbåtar, snabba beredskapsbåtar, säkerhetsutbildning för tjänstgöring på fiskefartyg, grundläggande tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden, avancerad tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden, *grundläggande polartjänstgöring och avancerad polartjänstgöring* får inte vara äldre än fem år för att vara giltigt.

11 kap.

Utbildningar för polartjänstgöring

17 § Med en godkänd utbildning för grundläggande polartjänstgöring enligt 4 kap. 11 c § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, avses en utbildning som minst uppfyller de krav som anges i bilaga 2, vilken uppfyller STCW-koden, sektion A-V/4.1.

18 § Med en godkänd utbildning för avancerad polartjänstgöring enligt 4 kap. 11 d § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, avses en utbildning som minst uppfyller de krav som anges i bilaga 2 a, vilken uppfyller STCW-koden, sektion A-V/4.2.

Denna författning träder i kraft den xx xxx 2018.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Föredragande
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

¹ Senaste lydelse TSFS 2016:110

Bilaga 2. Grundläggande polartjänstgöring

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll och lärandemål.

1. Innehåll

Isegenskaper och områden där is kan förekomma

- Isegenskaper inkluderat fysik, termer, isbildning, tillväxt, åldrande och issmältning.
- Olika typer av is och iskoncentrationer
- Ispressning och spridningen av is
- Friktion från snötäckt is
- Konsekvenser och farorna med nedisning samt vilka åtgärder som krävs för att undvika nedisning
- Åtgärder vid nedisning
- Skillnaderna på is i Arktis och Antarktis, förstaårs-is och flerårig is, havsis och isberg
- Använda iskartor för att identifiera konsekvenserna av snabba förändringar i is- och väderförhållanden
- Äggkodens uppbyggnad
- Isblink och vattenhimmel
- Skillnaderna mellan hur isberg och packis förflyttar sig
- Tidvatten och strömmar i is samt vilka effekter vind och strömmar har på is

Fartygsprestanda i is och låga temperaturer

- Fartygstyper, egenskaper och skrovdesign
- Maskinkrav för fartygsdrift i is
- Krav om isförstärkning och isklassernas begränsningar
- Förberedelser för polardrift för både däck och maskin
- Systemens prestanda vid låga temperaturer samt utrustningen och maskinernas begränsningar i isförhållanden och låga temperaturer, inkluderat vatteninsug och isolering av överbyggnad
- Ispressning på fartygsskrov

Fartygsdrift och manövrering i is

- Hålla säker fart vid närvaro av is eller isberg
- Övervakning av ballasttankar
- Lasthantering i polarområde
- Maskinbelastning och kylproblem
- Följa säkerhetsrutiner under fartygsdrift i is

Regelverk och säkerhetsrutiner
<ul style="list-style-type: none">– Antarktisfördraget och Polarkoden– Olycksrapporter från polarområden– IMO standard för fartygsdrift i avlägsna områden
Arbetsförhållanden och säkerhet
<ul style="list-style-type: none">– Begränsningar i sjöräddning och kommunikation i havsområde A4– Vikten av beredskapsplanering– Säkra arbetsmetoder och skyddsutrustning för polarklimat såsom låga temperaturer och istäckta ytor– Använda ”buddy system” och arbetstidsbegränsningar– Faror vid exponering av låga temperaturer inkluderat köldtrötthet– Aspekter vid första hjälpen och manskapets välmående– Personlig överlevnadsutrustning samt överlevnadsutrustning för gruppen– Skrov och utrustningsskador– Nedisning av fartyget och dess påverkan på trim och stabilitet– Förebyggande och avlägsnande av is, inkluderat anhopning av is– Sömnproblem på grund av oljud och vibrationer– Ökat behov av resurser så som bunker, mat och extra kläder
Miljö och oljespill
<ul style="list-style-type: none">– PSSA-områden och utsläpp– Förbjudna områden eller områden som bör undvikas– MARPOL:s speciella områden– Oljespill och utsläpp i is och dess konsekvenser, inkluderat oljespillsutrustningens begränsningar– Planering för ökade volymer av grå- och svartvatten och avfall– Brist på infrastruktur i polarområdet
2. Lärandemål
Efter avslutad utbildning ska sjömannen
<ol style="list-style-type: none">1. ha grundläggande kunskap om isens egenskaper, olika typer av is samt isförflyttning,2. ha grundläggande kunskap om nedisning och relevanta åtgärder,3. kunna identifiera is i närområdet visuellt och med hjälp av iskartor,4. ha grundläggande kunskap om hur polarförhållanden påverkar fartyget,5. ha grundläggande kunskap om påverkan på maskin vid låga temperaturer,

6. ha grundläggande kunskap om skrovdesign och isklasser,
7. ha grundläggande kunskap om säker navigering i isförhållanden,
8. ha grundläggande kunskap om säker last- och ballasthantering i polarområdena,
9. känna till relevanta regelverk gällande sjöfart i polarområdena,
10. ha grundläggande kunskap om åtgärder vid nödsituation,
11. känna till begränsningarna gällande sjöräddning och kommunikation i polarområdena,
12. ha grundläggande kunskap om säkra arbetsmetoder och skyddsutrustning för polarklimat,
13. ha grundläggande kunskap om regelverk gällande utsläpp och miljö i polarområdena, och
14. ha grundläggande kunskap om begränsningarna gällande avfalls- och spillhantering i polarområdena.

3. Skriftlig examination

Minst en del av examinationen ska ske genom skriftlig tentamen. Examinationsformerna ska kunna kontrolleras av Transportstyrelsen vid ansökan om godkännande av utbildning.

Bilaga 2 a. Avancerad polartjänstgöring

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll, lärandemål och praktiska övningar.

1. Innehåll

Rapportering och ruttplanering

- Informationskällor och rapporteringsrutiner i polarområdet
- Säker ruttplanering för att undvika is om möjligt
- Begränsningar av sjökort och hydrografisk information i polarområdet samt dess pålitlighet för ruttplanering
- Olika typer av satellitbilder
- Ändring av ruttplaner vid dynamiska isförhållanden

Begränsningar i utrustning

- Faror associerat med begränsade hjälpmedel vid terrestrial navigation i polarområden
- Kompassens felvisning och GPS:ens begränsningar vid hög latitud
- Radarns begränsningar vid isnavigering
- Sjökortets begränsningar i polarområdet
- Kommunikationssystemens begränsningar

Fartygsdrift och manövrering i is

- Förberedelse och riskanalys före fartygsdrift i is med hänsyn till isberg, vind, mörker, svall, dimma och ispressning
- Kommunikation med isbrytare, fartyg i närheten samt RCC
- Säker in- och utresa från is och öppet vatten, inklusive farliga isförhållanden samt hålla säkert avstånd från isberg
- Procedurer för isbrytning och skillnaderna mellan enkel och dubbel brytning av ispassage
- Behov av extrapersonal på bryggan beroende på miljöförhållanden, fartygets utrustning och isklass
- Upptäcka olika typer av is på radar
- Terminologi och kommunikation vid isbrytarkonvoj
- Metoder för att undvika att fartyget sätter sig i isen, metoder för att frigöra fartyget och vilka konsekvenser det kan medföra om fartyget sätter sig i isen
- Bogsering och undsättning från is samt förekommande risker

- Fartygsmanövrering i olika typer av iskoncentration och dess risker
- Olika typer av framdrivningssystem och roder, inkluderat deras begränsningar och hur man undviker skador vid drift i is
- Stabiliserings- och trimsystem inkluderat farorna kopplat till ballast och trim i relation till is
- Tekniker för dockning av fartyg i is och vilka faror som kan uppkomma
- Ankra i is och farorna med isbeläggning på ankarsystemet
- Olika förhållanden som kan ge identifikation på lokala vatten- och isförhållanden, inkluderat havsrök, vattenhimmel, isblink och ljusreflektioner

Säkerhet och överlevnadsteknik

- Procedurer och överlevnadstekniker för att överge fartyg i is eller istäckt vatten
- Brand- och livräddningsutrustningens begränsningar vid låga temperaturer
- Problematik med övningar i is och låga temperaturer
- Problematik med sjöräddning i is och låga luft- och vattentemperaturer

2. Lärandemål

Efter avslutad utbildning ska sjömannen

1. kunna genomföra en säker ruttplanering för polarområdena,
2. ha kunskap om rapporteringsrutiner i polarområdena,
3. ha kunskap om navigations- och kommunikationsutrustningens begränsningar i polarområdena,
4. kunna genomföra en säker resa i olika typer av iskoncentrationer,
5. ha kunskap om procedurer och kommunikation vid isbrytarkonvoj,
6. förstå behovet av när extrapersonal på bryggan behövs,
7. ha kunskap om metoder för att undvika att fartyget sätter sig i isen samt alternativ för frigöring,
8. ha kunskap om begränsningarna hos olika framdrivningssystem och roder samt undvikande av skador vid drift i is,
9. ha kunskap om isförhållandens påverkan på stabilitet och trim,
10. ha kunskap om faror som kan uppkomma vid dockning och ankring i polarområdena,
11. ha kunskap om hur olika isförhållanden kan identifieras, inkluderat satellitbilder,
12. ha kunskap om begränsningar gällande brand- och livräddningsutrustning, övningar samt sjöräddning i polarområdena, och
13. ha kunskap om procedurer vid övergivande av fartyg i isförhållanden.

3. Praktiska övningar

Kursen ska innefatta ruttplanering och praktiska navigationsövningar i simulator.

4. Examination

Minst en del av examinationen ska ske genom skriftlig tentamen. Examinationsformerna ska kunna kontrolleras av Transportstyrelsen vid ansökan om godkännande av utbildning.

Remiss

Bilaga 18². Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll och omfattning.

1. Utbildningens innehåll och omfattning

Del A, Handhavande av farkoster och båtar	9 timmar
<ul style="list-style-type: none">– Konstruktion och utformning av livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar och deras specifika utrustning– Särskilda egenskaper och inrättningar för livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar– Olika typer av utrustning som används för att sjösätta livräddningsfarkoster och beredskapsbåtar– Metoder för att sjösätta livräddningsfarkoster i grov sjö– Metoder för att ta upp livräddningsfarkoster– Åtgärder som ska vidtas efter att fartyget övergivits– Metoder för sjösättning och upptagande av beredskapsbåtar i grov sjö– Faror som är förknippade med användning av on-load-release-enheter– Kunskap om underhåll	
Del B, Handhavande av maskin	2,5 timmar
<ul style="list-style-type: none">– Metoder för att starta och driva livräddningsfarkosters maskineri och dess tillbehör samt användningen av befintlig brandsläckningsutrustning	

² Ändringen innebär att indrädaskraven i slutet av bilagan tagits bort.

Del C, Hantering av utrustning och överlevande	13,5 timmar
<ul style="list-style-type: none">- Hantering av livräddningsfarkoster i hårt väder- Användning av painter, drivankare och all annan utrustning- Fördelning av mat och vatten i livräddningsfarkoster- Åtgärder som vidtagits för att maximera lokalisering av livräddningsfarkoster- Metoder för helikopterräddning- Effekter av hypotermi och hur man förebygger detta. Användning av skyddsutrustning såsom räddningsdräkter och termiska skydd- Användning av beredskapsbåtar och räddningsbåtar för att samla ihop livflottar och räddning av överlevande i havet- Angöring med livräddningsfarkoster	
Del D, Nödssignaler	1,5 timmar
<ul style="list-style-type: none">- Användande av radioutrustning som medförs i livräddningsfarkoster, inklusive EPIRB och SART- Pyrotekniska nödsignaler	
Del E, Första hjälpen	2 timmar
<ul style="list-style-type: none">- Användning av första hjälpen-utrustning och olika tekniker för återupplivningsförsök- Hantering av skadade personer, inklusive kontroll av blödning och chock	

Bilaga 24. Grundläggande tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll och lärandemål.

1. Innehåll

Bränsle och bränslesystem

- Bränslen som omfattas av IGF-koden, inkluderat deras fysikaliska egenskaper och karaktär
- Tryck och temperatur, inkluderat förhållandet mellan ångtryck och temperatur
- Olika typer av bränslesystem inkluderat rörsystem, tankar och ventiler
- Atmosfärisk, kryogen eller komprimerad lagring av bränsle
- Bunkeroperationer och bunkringssystem
- Farliga zoner och områden
- Brandsäkerhetsplan
- Övervakning, kontroll och säkerhetssystem
- Tryckavlastningssystem
- Övervakning och upptäckande av bränsleläckage

Risker associerat med fartygsoperation

- Hälsa och miljö
- Reaktivitet, brännbarhet och explosion
- Antändning
- Korrosion
- Elektrostatiska risker
- Toxicitet
- Gasläckage och gasmoln
- Extremt låga temperaturer
- Tryckförändringsrisker
- Skillnader i bränslekvalitet

Riskkontroll

- Tömning, inerti, torkning och övervakning
- Antistatiska åtgärder
- Segregering
- Inhibering
- Ventilation, atmosfärisk kontroll och gasmätning
- Skydd mot kryogena skador

- Säkerhetsdatablad
- Korrekt användning av andningsapparat, skyddskläder, räddningsutrustning och andningsballonger

Säkra arbetsmetoder och rutiner

- Inträde till farliga utrymmen och zoner
- Reparations- och underhållsarbeten
- Kalla och heta arbeten
- Nödsituationer och nödstopp
- Första hjälpen med hänsyn till säkerhetsdatabladet

Brandteori

- Brandorganisation och brandåtgärder
- Särskilda risker förknippat med bränslesystem och bränslehantering ombord
- Brandbekämpningsmedel och metoder för att kontrollera och släcka bränder
- Brandbekämpningssystem

Hantering av läckage, spill och ventilering av bränsle

- Rapportering, rutiner för åtgärd och skyddsutrustning

2. Lärandemål

Efter avslutad utbildning ska sjömannen

1. ha grundläggande kunskap om bränslesystem och bunkringsoperationer,
2. ha grundläggande kunskap om bränslets fysikaliska egenskaper och karaktär,
3. ha kunskap och förståelse om säkerhetskrav,
4. ha grundläggande kunskap om faror associerat med fartygets drift,
5. ha grundläggande kunskap om riskkontroll inklusive säkerhetsdatablad,
6. vara medveten om funktionen hos instrument för gasmätning,
7. ha grundläggande kunskap om säkra arbetsrutiner,
8. känna till relevanta brandrisker och brandbekämpningsmetoder,
9. ha grundläggande kunskap om åtgärder vid nödsituation
10. ha grundläggande kunskap om hantering av läckage, spill och ventilering av bränsle, och
11. ha kännedom om användandet av lämplig skyddsutrustning.

3. Skriftlig examination

Minst en del av examinationen ska ske genom skriftlig tentamen.

Examinationsformerna ska kunna kontrolleras av Transportstyrelsen vid ansökan om godkännande av utbildning.

Bilaga 25. Avancerad tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll, lärandemål och praktiska övningar.

1. Innehåll

Förtrogenhet med de fysikaliska och kemiska egenskaperna hos bränslen

- Kemisk struktur
- Grundläggande fysikaliska lagar
- Aggregationstillstånd
- Bränslets densitet i vätske- och gasform.
- Avkokning och förändring av sammansättning hos kryogeniska bränslen
- Kompression och expansion av gaser
- Kritiskt tryck och temperatur av gaser
- Flampunkt, övre och nedre brandfarlig gräns och självantändningstemperatur
- Mättat ångtryck och referenstemperatur
- Dagg- och bubblpunkten
- Hydratisering
- Förbränningsegenskaper: värmevärden
- Metantal och knackning
- Förorenande egenskaper
- Olika egenskaper hos blandningar
- Grundläggande termodynamiska lagar och diagram
- Effekten av låg temperatur, inkluderat sprödbrott för flytande kryogeniska bränslen

Framdrivningssystem, maskineri och säkerhetsanordningar

- Driftprinciper för fartygets maskineri
- Fartygets hjälpmaskineri
- Kunskap om marintekniska termer

Konstruktion, system och utrustning

- Generellt arrangemang och konstruktion
- Bränslesystem för olika framdrivningsmotorer
- Bränsletankar och val av material och isolering
- Bränslepumpar och pumpanordningar, inkluderat hög- och lågtryckspumpar

- Bränsleledningar, komponenter för rörexpansion, förångare, värmare och tryckkuppbyggnadsenheter
- System för temperaturövervakning
- Nivåmätningssystem för bränsletank
- Kontrollsystem för tanktryck
- Upprätthållande av temperatur och tryck för kryogena bränsletankar
- Kontroll av atmosfären i bränslesystem med hjälp av inert gas
- System för att upptäcka brandfarliga och giftiga gaser inklusive flamskärmar
- Nödstoppsystem för bränsle
- Rutiner för att ta bränsletankar i och ur drift med hänsyn till inertering, nedkylning, initial fyllning, tryckkontroll, uppvärmning av bränsle och tömning

Planera och övervaka säker bunkring

- Användandet av all tillgänglig data rörande bunkring, lagring och säkring av bränsle
- Kommunikation mellan fartyg – terminal, fartyg – fartyg
- Bunkerrutiner mellan fartyg – land och fartyg – fartyg, nödrutiner och förhindrande av rollover
- Mätningar och beräkningar av maximal fyllnadsmängd, kvantiteten ombord, minimum kvarvarande kvantitet ombord och bränsleförbrukning

Hantering av läckage, spill och ventilering av bränsle

- Föroreningar och dess påverkan på miljö och människa
- Åtgärder vid ett eventuellt spill, läckage eller ventilering

Lagar och regler

- Relevanta bestämmelser i MARPOL, IMO-instrument, branschriktlinjer och hamnregler
- IGF-koden och relaterade dokument

Riskkontroll

- Faror och åtgärder i samband med hantering av bränslesystem inkluderat brännbarhet, explosion, toxicitet, reaktivitet, korrosion, inertgas, elektrostatiska faror, trycksatta gaser, låga temperaturer och hälsorisker
- Bränsledetekteringssystem, användning och kalibrering
- Faror med avvikelser från relevanta regler och bestämmelser
- Riskbedömning, riskanalys och säkerhetsplaner
- Heta arbeten, slutna utrymmen och tankinträde

Säkra arbetsmetoder och rutiner

Andningsapparat och evakueringsutrustning
Skyddskläder och skyddsutrustning
Andningsballonger
Räddnings- och utrymningsutrustning
Säkerhetsåtgärder före, under och efter reparations- och underhållsarbete av bränslesystemet
Regler och riktlinjer för säkra arbetsmetoder
Elsäkerhet enligt IEC 600079–17
Checklistor
Första hjälpen med hänsyn till säkerhetsdatablad (SDS)

Brandteori

Brandbekämpningsmetoder och utrustning
Upptäcka, kontrollera och släcka bränder

2. Lärandemål

Efter avslutad utbildning ska sjömannen

1. ha grundläggande kunskap och förståelse av relevant kemi och fysik med hänseende till bunkring och bränsle,
2. förstå information om bränslen som delges i säkerhetsdatablad,
3. ha kunskap om relevant fartygskonstruktion, system och utrustning,
4. ha kunskap om bränslesystem inklusive pumpar,
5. ha kunskap om säkra arbetsrutiner och checklistor för ta bränsletankar i och ur drift,
6. ha kunskap om planering och genomförande av säker bunkring,
7. ha kunskap om effekterna av förorening för människa och miljö samt kunskap om åtgärder vid utsläpp,
8. ha kunskap och förståelse av relevanta delar av MARPOL och andra tillämpliga regelverk,
9. ha kunskap om IGF-koden,
10. ha kunskap och förståelse för risker och åtgärder vid hantering av bränslesystem,
11. ha kännedom om användandet av lämplig skyddsutrustning,
12. ha kunskap om säkra arbetsmetoder och rutiner i enlighet med tillämpliga regler och riktlinjer, och
13. ha kunskap om brandbekämpningsmetoder och utrustning

3. Praktiska övningar

Kursen ska innefatta praktiska bunkringsövningar i simulator eller realistisk miljö. Kursen ska även innefatta praktisk förevisning av gasmätare.

4. Skriftlig examination

Minst en del av examinationen ska ske genom skriftlig tentamen.
Examinationsformerna ska kunna kontrolleras av Transportstyrelsen vid ansökan om godkännande av utbildning.

Remiss

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:67) om vakthållning;

TSFS 2017:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 17 § fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) att det i styrelsens föreskrifter (TSFS 2012:67) om vakthållning ska införas en ny paragraf, 4 kap. 51 §, och närmast före 4 kap. 51 § en ny rubrik av följande lydelse

4 kap.

Navigering med isnavigator i polarområde

51 § Då ett fartyg bemannas i enlighet med 4 kap. 8 b § fjärde stycket i fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) ska det finnas minst en isnavigator på vakt på bryggan utöver vakthavande befäl.

Denna författning träder i kraft den x xxxxx 2017.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Föredragande
(Avdelning)

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal;

TSFS 2018:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

SJÖFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 1 kap. 10 och 13 §§ samt 4 kap. 16 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal att 2 kap. 8 §, 12 kap. 1, 2 och 4 §§ samt bilaga 23 och 34 ska ha följande lydelse.

2 kap.

8 § För att en fortbildningskurs ska vara direkt certifikats- eller behörighetsgrundande ska ansökan ha inkommit till Transportstyrelsen inom ett år efter avslutad utbildning.

12 kap.

1 § En förtrogenhetsutbildning enligt 5 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska minst omfatta vad som anges i avsnitt 1 i bilaga 23, vilket uppfyller STCW-koden, sektion A-VI/1.1.

En förtrogenhetsutbildning för sjöfartsskydd enligt 5 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska minst omfatta vad som anges i avsnitt 2 i bilaga 23, vilket uppfyller STCW-koden, sektion A-VI/6.1.

Omfattas fartyget av 4 kap. 31 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), ska utbildningen minst omfatta vad som anges i avsnitt 3 i bilaga 23.

En förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg enligt 5 kap. 1 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska minst omfatta vad som anges i avsnitt 4 i bilaga 23, vilket uppfyller STCW-koden, sektion A-V/2.1.

2 § En utbildning i kontroll av folkmassor (crowd management training) enligt 5 kap. 2 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska, för att godkännas av Transportstyrelsen, minst uppfylla kraven i bilaga 34, vilka uppfyller STCW-koden, avsnitt A-V/2.3.

4 § En utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet enligt 5 kap. 4 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal ska, för att godkännas av Transportstyrelsen, minst uppfylla kraven i bilaga 22, vilka uppfyller STCW-koden, avsnitt A-V/2.5.

Denna författning träder i kraft den xx xxxx 2018.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Föredragande
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

Remiss

Bilaga 23. Förtroghetsutbildningar

1. Förtroghetsutbildning

Sjöpersonal, med undantag för de som tjänstgör på fiskefartyg, ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en förtroghetsutbildning så att de kan

1. kommunicera med annan personal ombord om grundläggande säkerhetsfrågor och förstå allmän säkerhetsinformation som symboler, tecken och larmsignaler,
2. veta vilka åtgärder som ska vidtas om
 - a. en person faller överbord,
 - b. brand eller rök upptäcks, och
 - c. larret för brand eller fartygets övergivande ljuder,
3. identifiera och hitta mönstrings- och livräddningsstationer samt nöd-utgångar,
4. lokalisera och använda räddningsvästar,
5. utlösa larm och använda bärbara brandsläckare,
6. agera innan medicinsk assistans anländer när en olycka inträffat, och
7. handha branddörrar och vattentäta dörrar, exklusive skrovöppningar.

2. Förtroghetsutbildning för sjöfartsskydd

Sjöpersonal, som avses i 4 kap. 3 § andra stycket fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en förtroghetsutbildning så att de kan

1. rapportera sjöfartsskyddstillbud, inklusive sjöröveri och väpnade hot eller attacker,
2. veta vilka åtgärder som ska vidtas vid upptäckten av ett sjöfartsskyddstillbud, och
3. agera vid sjöfartsskyddsrelaterade situationer.

3. Förtroghetsutbildning för passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet

Sjöpersonal, som avses i 4 kap. 31 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en förtroghetsutbildning så att de kan

1. design och funktionella begränsningar,
2. rutiner för att öppna, stänga och låsa skrovöppningar,
3. de regler som påverkar ro-ro-passagerarfartyg,
4. stabilitets- och stresskrav samt deras begränsningar,
5. rutiner för underhåll av speciell utrustning ombord på ro-ro-fartyg,
6. lastnings- och lossningsmanualer för säkring av last samt kalkylatorprogram,
7. farligt gods-områden ombord, och
8. nödrutiner.

4. Förtroghetsutbildning för passagerarfartyg

Sjöpersonal på passagerarfartyg som går i närfart eller mer vidsträckt fart, och passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart, ska innan de tilldelas arbetsuppgifter ha genomgått en förtroghets-

utbildning så att de kan bidra till genomförandet av beredskapsplaner, instruktioner och rutiner samt bidra till en effektiv kommunikation med passagerare i en nödsituation.

1. Sjömannen ska vara förtrogen med

a) generella säkerhetsfunktioner ombord,

b) placering av väsentlig säkerhets- och nödutrustning inklusive livräddningsutrustning,

c) vikten av personalens uppträdande vid en nödsituation, och

d) restriktioner för användande av hiss i nödsituationer.

2. Sjömannen ska ha kunna

a) kommunicera på fartygets arbetspråk,

b) förmedla säkerhetsinformation icke-verbalt, och

c) förstå ett av de språk som nödmeddelande annonseras på.

Remiss

Bilaga 34. Utbildning i kontroll av folkmassor

Utbildningen ska minst uppfylla nedan angivna krav på innehåll och omfattning.

Utbildningens innehåll och omfattning

Kontroll av folkmassor

Medvetenhet om livräddningsutrustning och nödplaner, inklusive

- Kunskap om mönstringslistor och rutiner vid nödsituationer
- Kännedom om nödutgångar

Kunna assistera passagerare till mönstrings- och/eller embarkeringsstationer, inklusive att

- Kunna ge klara och lugnande instruktioner
- Ha kontroll över passagerare i korridorer, trapphus och övriga passager
- Hålla utrymningsvägar fria från hinder
- Använda eventuell utrustning för att kunna utrymma passagerare med funktionshinder eller annan typ av fysisk nedsättning
- Genomsöka passagerarutrymmen

Mönstringsrutiner, inklusive

- Förmågan att följa angivna instruktioner
- Förmågan att kunna minska risken för eller undvika panik
- Förmågan att kunna, där så är möjligt, använda passagerarlistor för inräkning av passagerare vid evakuering
- Förmågan att se till att passagerare är rätt klädda och har tagit på sig sina livbälten korrekt

Konsekvensutredning av implementering av förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att nya ändringar i STCW-konventionen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) och tillhörande kod införlivas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Ändringarna innebär nya krav i form av en ny förtrogenhetsutbildning för passagerarfartyg.

1 Allmänt

1.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Syftet med den nya regleringen är att öka säkerheten ombord på passagerarfartyg vid nödsituationer. Arbetet med den nya regleringen påbörjades efter olyckan med passagerarfartyget Costa Concordia. Ikraftträdandet av förtrogenhetsutbildningen på passagerarfartyg medför krav om utbildning och intyg för all personal som ska tjänstgöra ombord på passagerarfartyg i närfart eller mer vidsträckt fart, och på passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart. Detta regleras av tillägg i STCW-konventionen¹ och -koden som träder ikraft 1 juli 2018.

I samband med regeländringen togs utbildningsmomentet gällande restriktioner för användande av hiss i nödsituationer bort från utbildningen ”*Crowd management training*” enligt sektion A-V/2 i STCW-koden. Istället lades detta utbildningsmoment till i den nya förtrogenhetsutbildningen. Detta föranleder att utbildningsmomentet tas bort i utbildningen för kontroll av folkmassor och läggs till i den nya förtrogenhetsutbildningen för passagerarfartyg.

I föreskriftsarbetet framkom även behov av en redaktionell ändring när det gäller hänvisningen till felaktig bilaga i 12 kap. 1 §. Regeln gällande utbildningsintyg för förtrogenhetsutbildningar hänvisar till bilaga 20, utbildning för grundläggande sjöfartsskyddsutbildning (awareness) och utbildning för sjömän med särskilda sjöfartsskyddsutgifter. Denna

¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

hänvisning är felaktig och måste ändras till rätt bilaga, bilaga 23 förtrogenhetsutbildningar.

Transportstyrelsen har även gjort en ändring av redaktionell karaktär i 2 kap. 8 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Kravet om giltighetstiden för certifikatsgrundande fortbildningskurser har förtydligats, dock förändrar ändringen inte nuvarande tillämpning av reglerna.

1.2 Vad ska uppnås?

Genom regleringen kan Sverige uppfylla tilläggskraven i STCW-konventionen.

De internationella kraven som ska införlivas har som syfte att öka säkerheten ombord på passagerarfartyg i nödsituationer.

1.3 Vilka är lösningsalternativen?

Om ändringarna inte införlivas kommer Sverige att bryta mot sina internationella förpliktelser. Några alternativa lösningar har inte identifierats.

1.4 Vilka är berörda?

Regeländringen berör alla rederier med passagerarfartyg som bedriver verksamhet i närfart eller mer vidsträckt fart. Regleringen träffar även passagerarfartyg i inre fart som har ett tillåtet passagerarantal över 500. Reglerna träffar all personal på dessa fartyg.

Det finns idag 9 rederier och 27 passagerarfartyg i Sverige som bedriver trafik i lägst närfart. Antalet sjöpersonal som berörs av de nya kraven uppskattas till ca 6500. I dagsläget finns inte några passagerarfartyg som går uteslutande i inre fart med ett tillåtet passagerarantal överstigande 500.

1.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

1.5.2 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

1.5.3 Sjömän

All personal som ska tjänstgöra ombord passagerarfartyg i närfart eller mer vidsträckt fart, och på passagerarfartyg med tillåtet passagerarantal överstigande 500 i inre fart behöver gå förtrogenhetsutbildningen för passagerarfartyg. Antalet sjöpersonal som berörs av de nya kraven uppskattas till ca 6500. Transportstyrelsen bedömer att förtrogenhetsutbildningen för passagerarfartyg kommer ta ca en timme i anspråk av sjömannen innan ordinarie arbetsuppgifter får påbörjas på aktuellt fartyg.

1.5.4 Medborgare

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för medborgarna, utöver en allmän säkerhetshöjning för passagerare i nödsituationer.

1.5.5 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen påverkas genom en viss ökad belastning p.g.a. regelgivning samt ytterligare kontroll av ny regel vid ISM-auditering. Regelgivningsarbetet bedöms ta 160 timmar i anspråk. Även regeringskansliet påverkas i viss mån genom behoven av förordningsändringar.

1.5.6 Externa effekter

Regleringen bedöms kunna medföra en ökad säkerhet inom passagerarsjöfarten.

1.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Inga alternativa regleringar övervägs.

1.7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 10 och 13 §§ samt 4 kap. 16 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

1.8 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

De nya utbildningskraven regleras inte inom EU och strider därför inte heller inte mot EU-rätten. Regleringen överensstämmer med de tilläggskrav i STCW-konventionen som träder ikraft den 1 juli 2018. Kraven enligt STCW-konventionen måste uppfyllas eftersom Sverige har ratificerat konventionen.

1.9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Reglerna som ställer krav om den nya förtrogenhetsutbildningen på passagerarfartyg i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska träda ikraft samma dag som STCW-ändringarna träder ikraft, d.v.s. 1 juli 2018. Dock för att ge rederierna tid att utbilda sin sjöpersonal i enlighet med de nya reglerna och utfärda intyg så bör reglerna som möjliggör detta träda i kraft i god tid innan, förslagsvis 1 januari 2018.

Information bör gå ut till svenska rederier. Information om de nya utbildningskraven bör även publiceras på Transportstyrelsens webbsida.

2 Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen bedöms inte påverka funktionsmålet.

2.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen bedöms kunna öka säkerheten ombord passagerarfartyg i händelse av nödsituation.

3 Företag

3.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

De företag som kommer att beröras av regleringen är rederier som bedriver verksamhet med passagerarfartyg i lägst närfart som bedöms kunna räknas till medelstora företag och i vissa fall stora företag. Antalet berörda rederier uppskattas till 9 stycken.

3.2 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

De administrativa kostnaderna för rederierna kommer att bestå av framtagning av nya rutiner, utbildningsplan, utskrift av intyg och informationsspridning till deras egna fartyg. Kostnaderna och tidsåtgången för det administrativa arbetet varierar beroende på rederiets storlek, antalet träffade fartyg och hur rederiets egna administrativa rutiner ser ut.

3.3 Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Regleringen bedöms inte att medföra ytterligare kostnader för rederierna utöver de administrativa kostnader beskrivet ovan samt tidsåtgången för de nya utbildningsmomenten.

3.4 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Rederierna som bedriver verksamhet med passagerarfartyg i närfart eller mer vidsträckt fart kommer inte att påverkas av konkurrensförhållandena.

Rederierna med passagerarfartyg i inre fart kan få påverkan på konkurrensförhållandena om fartygen har ett tillåtet passagerarantal över 500, eftersom de föreslagna reglerna endast träffar fartyg med fler än 500 passagerare. I dagsläget finns inga sådana fartyg.

3.5 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ingen sådan påverkan har identifierats.

3.6 Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

I dagsläget träffas inte några små företag av de föreslagna reglerna.

4 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Rederierna uppfyller internationella krav. Höjer kompetensen inom rederiet. Säkrare vid en nödsituation ombord.	Kostnader i form av utbildning. Vissa administrativa kostnader.		
Sjömän	Sjömännen uppfyller internationella krav. Höjer kompetensen.	Tidsåtgång för utbildning.		
Staten m.fl.	Regleringen innebär att Sverige uppfyller aktuella tilläggskrav enligt STCW - konventionen.	Viss ökad belastning i form av regelgivning.		
Externa effekter	Regleringen bedöms kunna medföra en ökad säkerhet vid nödsituationer.			

5 Samråd

Transportstyrelsen har samrått med Svensk Sjöfart gällande antalet personer som kommer att träffas av den nya regleringen.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Julian Planken
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Julian.planken@transportstyrelsen.se

Olle Thelaus
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Johan Stenborg
Jurist

Sjö- och luftfartsavdelningen
Johan.stenborg@transportstyrelsen.se

Konsekvensutredning av implementering av utbildningskrav för personal som tjänstgör på fartyg som omfattas av Polarkoden

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att nya ändringar i STCW-konventionen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) och tillhörande kod införlivas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Ändringarna innebär nya krav på utbildning och certifikat för sjömän som tjänstgör på fartyg som omfattas av Polarkoden vilket är SOLAS¹-fartyg som trafikerar polarområdena. Transportstyrelsen föreslår även relaterade ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:67) om vakthållning.

1 Allmänt

1.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Polarkoden² trädde ikraft den 1 januari 2017. Koden reglerar fartyg som trafikerar polarområdena³. Syftet med Polarkoden är att fastställa harmoniserade säkerhets- och miljökrav för fartyg som trafikerar polarområdena. Kodens ikraftträdande medför även krav om utbildning och certifiering för personal som ska tjänstgöra ombord på fartyg som omfattas av Polarkoden. Detta regleras av tillägg i STCW-konventionen⁴ och -koden som träder ikraft 1 juli 2018. Transportstyrelsen föreslår att föreskriftsförslagen ska träda ikraft i januari 2018 så att det ska finnas tid att utbilda och certifiera personal innan de internationella kraven träder ikraft.

I föreskriftsarbetet framkom även behov av en redaktionell ändring när det gäller ålderskrav för att gå utbildning i Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. Detta krav finns i STCW för att söka ut certifikatet och det finns även i behörighetsförordningen. Det bör inte finnas något ålderskrav för att gå själva utbildningen.

¹ The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

² International Code for Ships operating in Polar waters (Polar Code)

³ Område i enlighet med kapitel XIV/1-2 och 1-3 i 1974 års Internationella convention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS 1974)

⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

En annan redaktionell ändring är att Transportstyrelsen föreslår att 11 kap. 17 § stryks i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Denna paragraf säger att utfärdaren ska rapportera in certifikat till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utfärdar numera alla svenska certifikat och därmed är denna bestämmelse överflödig.

1.2 Vad ska uppnås?

Genom regleringen kan Sverige uppfylla tilläggskraven i STCW-konventionen.

De internationella kraven som ska införlivas har som syfte att säkerställa kompetensen för personal som tjänstgör ombord i fartyg som omfattas av Polarkoden. Detta leder i sin tur till förbättrad sjösäkerhet och ett ökat skydd för den marina miljön i ett känsligt havsområde.

1.3 Vilka är lösningsalternativen?

Om ändringarna inte införlivas kommer Sverige att bryta mot sina internationella förpliktelser. Några alternativa lösningar har inte identifierats.

1.4 Vilka är berörda?

Fartygsbefäl som kommer att tjänstgöra ombord på fartyg som omfattas av Polarkoden är berörda av regleringen. Detta innebär fartyg som träffas av SOLAS-konventionen och som trafikerar polarområdena i enlighet med polarkoden.

Efter kontakt med branschen uppskattas det finnas mellan 5-10 svenska rederier som kan tänkas trafikera polarområdena då kraven om de nya certifikaten träder ikraft. Antalet fartyg uppskattas kunna uppgå till cirka 20 stycken.

Antalet svenska fartygsbefäl som kommer att beröras av de nya kraven, inkluderat de som arbetar på utländska rederier uppskattas efter kontakt med branschen till cirka 300.

Sjöfartsverket har även tre isbrytare med 12 fartygsbefäl per fartyg som kan trafikera polarområdena. Certifikatskraven träffar inte Sjöfartsverkets fartyg när de verkar som statsfartyg.

De företag som kan komma att beröras av regleringen är rederier som bedöms kunna räknas till medelstora företag och i vissa fall stora företag.

Regleringen berör också de utbildningsanordnare som kommer att utbilda de sjömän som behöver certifikat.

Regleringen berör även Transportstyrelsen på olika sätt.

1.5 Utbildningskrav

Det kommer att skapas en utbildning för grundläggande polartjänstgöring som kommer leda till ett certifikat för grundläggande polartjänstgöring. Detta certifikat ska innehas av fartygsbefäl som tjänstgör på passagerarfartyg och tankfartyg på *öppet vatten i polarområde*⁵.

Det kommer även att skapas en utbildning för avancerad polartjänstgöring. I kombination med uppfyllelse av kraven för att erhålla certifikat för grundläggande polartjänstgöring samt två månaders sjötjänstgöring som fartygsbefäl i polarområde eller annan likvärdig tjänstgöring kommer denna utbildning leda till ett certifikat för avancerad polartjänstgöring. Detta certifikat ska innehas av befälhavare och överstyrman som tjänstgör på fartyg i polarområde med en iskoncentration om minst 1/10⁶.

Transportstyrelsen föreslår att utbildningsbilagorna för grundläggande samt avancerad polartjänstgöring inte kommer att innehålla specifika tidsangivelser. Däremot föreslås att bilagorna ska innehålla specifika lärandemål som ska uppnås av eleven för godkännande.

Transportstyrelsen föreslår att en del av examinationen ska genomföras med hjälp av en skriftlig tentamen. Detta för att säkerställa att de lärandemål som förutsätter teoretisk kunskap kontrolleras under styrda förhållanden. Detta utesluter inte att även andra examinationsformer tillämpas utöver skriftlig tentamen. Examinationsformerna ska kunna kontrolleras av Transportstyrelsen vid ansökan om godkännande av utbildning.

Transportstyrelsen har tidigare föreskrivit utbildningskrav för tjänstgöring på fartyg som omfattas av IGF-koden. Dessa utbildningskrav har lärandemål på samma sätt som de föreslagna utbildningskraven för polartjänstgöring. Transportstyrelsen föreslår att även dessa utbildningsbilagor ska ha krav om att en del av examinationen ska genomföras med hjälp av skriftlig tentamen.

1.6 Isnavigatör

Det kommer även att finnas en möjlighet att bemanna fartyget med en isnavigatör. En isnavigatör är ett fartygsbefäl utöver ordinarie besättning som innehar en behörighet i enlighet med regel II/2 i STCW-konventionen och ett avancerat certifikat för polartjänstgöring.

⁵ Ett område i polarområdet utan isberg men med havsis, dock med en iskoncentration mindre än 1/10 av den totala arean

⁶ Iskoncentration om 1/10 innebär att tio procent av den omkringliggande vattenytan är täckt av is.

Då fartyg på öppet vatten i polarområde eller på vatten med en iskoncentration om minst 1/10 i polarområde bemannas med en isnavigator gäller inte ordinarie certifikatskrav enligt kapitel 1.5. I vatten med en iskoncentration om minst 1/10 samt i vatten med en iskoncentration mindre än 1/10 där isberg förekommer ska dock ordinarie fartygsbefäl ha certifikat för grundläggande polartjänstgöring när fartyget bemannas med isnavigator.

Då ett fartyg bemannas med en isnavigator i enlighet med stycket ovan ska det finnas minst en isnavigator på vakt utöver vakthavande befäl på bryggan. En isnavigator omfattas även av gällande svenska regler för vilotid.

1.7 Likvärdig tjänstgöring

Det finns en möjlighet enligt STCW-konventionen att vid utfärdande av certifikat för polartjänstgöring godta annan sjötjänstgöring än sådan tjänstgöring som är gjord i polarområdena. Transportstyrelsen föreslår att det ska vara möjligt att tillgodoräkna sjötjänstgöring i Bottenhavet, Bottenviken samt Finska viken. Sådan tjänstgöring ska vara gjord mellan 1 november och 31 mars och befälhavare eller rederi ska intyga att sjömannen tjänstgjort i vatten med en iskoncentration om minst 1/10.

Anledningen till detta förslag är att Transportstyrelsen vill att det ska bli större möjligheter för svenska sjömän med erfarenhet från navigering i isförhållanden att uppfylla de krav om sjötjänstgöring som finns för att erhålla certifikat för polartjänstgöring. Transportstyrelsen bedömer att Bottenhavet, Bottenviken och Finska viken är lämpliga avgränsningar i vårt närområde eftersom det är dessa områden som generellt sett beläggs med is under vinterhalvåret i sådan omfattning att det kan räknas som erfarenhetsgrundande för tjänstgöring i polarområdena. Transportstyrelsen har även samrått denna fråga med den finska sjöfartsmyndigheten och det finns en samsyn gällande det geografiska området.

1.8 Övergångsregler

Certifikaten för polartjänstgöring kan enligt STCW-ändringarna även erhållas mot bakgrund av övergångsregler, vilket innebär att den som uppfyller dessa krav inte behöver genomföra en utbildning för att erhålla förstagångscertifikat.

Transportstyrelsen får till och med den 1 juli 2020 utfärda certifikat för grundläggande polartjänstgöring till den som innan 1 juli 2018 har tjänstgjort som fartygsbefäl i polarområdet i minst tre månader den senaste femårsperioden eller har fullgjort annan tjänstgöring som av Transportstyrelsen bedöms som likvärdig.

Transportstyrelsen får till och med den 1 juli 2020 utfärda certifikat för avancerad polartjänstgöring till den som innan 1 juli 2018 har tjänstgjort som befälhavare eller överstyrman i polarområdet i minst tre månader den senaste femårsperioden eller har fullgjort annan tjänstgöring som av Transportstyrelsen bedöms som likvärdig.

1.9 Vilka konsekvenser medför regleringen?

1.9.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 1.5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt 3.

1.9.2 Sjömän

För den person som ska tjänstgöra i en befattning där certifikat för polartjänstgöring krävs kan regleringen innebära en kostnad för utbildning och certifikatsansökan. I det fall sjömannen uppfyller kraven enligt övergångsreglerna medför regleringen inga utbildningskostnader. Avgiften för en certifikatsansökan är 800 kr. Avgiften för en utbildning är svår att uppskatta eftersom den styrs av de utbildningsanordnare som håller utbildningen. En uppskattning är att kostnaden för en utbildning är mellan 10 000 och 15 000 kr. I många fall är det dock så att arbetsgivaren bekostar utbildning och certifikatsavgift för sjömannen.

1.9.3 Medborgare

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för medborgarna, utöver en allmän säkerhetshöjning för passagerare på fartyg som trafikerar polarområdena.

1.9.4 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen påverkas genom en viss ökad belastning p.g.a. regelgivning, utfärdande av nya certifikat samt tillstånd och tillsyn av utbildningsanordnare. Regelgivningsarbetet bedöms ta 200 timmar i anspråk. Utfärdandet av de nya certifikaten bedöms ta 20 timmar/år i anspråk. Även regeringskansliet påverkas i viss mån genom behoven av förordningsändringar.

1.9.5 Externa effekter

Regleringen bedöms kunna medföra en ökad säkerhet inom sjöfarten i polarområdena.

1.10 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Inga alternativa regleringar övervägs.

1.11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 10 § och 4 kap. 16 § förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

1.12 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

De nya utbildnings- och certifikatskraven regleras inte inom EU och strider därför heller inte mot EU-rätten. Regleringen överensstämmer med de tilläggskrav i STCW-konventionen som träder ikraft den 1 juli 2018. Kraven enligt STCW-konventionen måste uppfyllas eftersom Sverige har ratificerat konventionen.

1.13 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Reglerna som ställer krav om de nya certifikaten som kommer krävas på fartyg som trafikerar polarområdena i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska träda ikraft samma dag som STCW-ändringarna träder ikraft, d.v.s. 1 juli 2018. För att ge sjömännen tid att utbildas och certifieras i enlighet med de nya reglerna så bör reglerna som möjliggör detta träda ikraft i god tid innan, förslagsvis 1 januari 2018.

Information bör gå ut till svenska rederier och utbildningsanordnare. Information om de nya utbildningarna och certifikaten bör även publiceras på Transportstyrelsens webbsida.

2 Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen bedöms inte påverka funktionsmålet.

2.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen bedöms kunna öka säkerheten för fartyg som trafikerar polarområdena, vilket innefattar ett förbättrat miljöskydd.

3 Företag

3.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

De företag som kommer att beröras av regleringen är rederier som bedriver verksamhet i polarområdena med fartyg som träffas av polarkoden. Antalet berörda svenska rederier uppskattas vara mellan 5-10 stycken och bedöms kunna räknas till medelstora företag och i vissa fall stora företag.

Utbildningsanordnare som kommer att arrangera de föreskrivna utbildningarna berörs också. Dessa bedöms höra till kategorierna mikro, små, medelstora och stora företag. Det finns 35 st. utbildningsanordnare som teoretiskt sett kan ansöka om att arrangera utbildningarna. Transportstyrelsen bedömer dock att det bara kommer vara en handfull utbildningsanordnare som kommer att arrangera utbildningarna.

3.2 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen medför administrativa kostnader för företagen. En administrativ kostnad för rederiet föreligger vid anmälan av sjömän till utbildningar. Tidsåtgången för detta varierar beroende på hur många sjömän ett rederi har som ska ha utbildning. Generellt bör det handla om några

timmars arbete per kurstillfälle. Antalet kurstillfällen beror på hur redaren väljer att organisera utbildningen av sina sjömän.

Regleringen får administrativa kostnader för utbildningsanordnare som arrangerar de föreskrivna kurserna i form av framtagande av kursmaterial och inrapportering av godkända utbildningar. Dessa kostnader bedöms dock täckas av de kursavgifter som läggs på deltagarna.

3.3 Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Eftersom rederierna ofta står för kostnaderna för sina anställda i samband med utbildning och certifiering kommer regleringen att medföra vissa kostnader. Kostnaderna kommer dels bestå av kursavgifter, resor och uppehälle samt traktamente, dels av kostnader för certifikatsansökan.

Avgiften för ansökan om certifikat ligger på 800 kr. Kursavgiften bedöms ligga mellan 10 000 och 15 000 kr (baseras på vad kurser med motsvarande omfattning kostar).

Boendekostnad bedöms vara 1 000 kr/natt och resekostnad beräknas på 1 000 kr för t.ex. tågbiljetter.

Med dessa värden bedöms totalkostnaden för certifieringen av en sjöman bli ca 13 000 - 20 000 kr.

Antalet sjömän per besättning som kommer att träffas av certifikatskraven bedöms vara mellan 3 och 6 personer beroende på fartygets storlek.

För utbildningsanordnare som ska arrangera den avancerade utbildningen kan det tillkomma kostnader om de måste investera i simulatorer eller hyra in sig på sådana. Att hyra en simulator beräknas kosta cirka 1000 kr/timme och att köpa in ny mjukvara kan kosta upp till 1,5 miljon.

3.4 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

För rederier som har fartyg som omfattas av polarkoden innebär regleringen en ökad kostnad enligt ovan. Detta innebär en viss påverkan på konkurrensförhållandena jämfört med rederier som trafikerar polarområdena, men som inte är SOLAS-fartyg och därmed inte träffas av polarkoden.

För utbildningsanordnare kan regleringen innebära en viss påverkan på konkurrensförhållandena. Detta eftersom vissa utbildningsanordnare har tillgång till fartygssimulatorer som krävs i den avancerade utbildningen, medan andra kan behöva hyra in sig på simulatorer för att arrangera den avancerade utbildningen.

3.5 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ingen sådan påverkan har identifierats.

3.6 Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

STCW-kraven är tvingande och ger ingen möjlighet till att ta särskild hänsyn beroende på storleken av företagen.

4 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Rederierna uppfyller internationella certifikatskrav. Höjer kompetensen inom rederiet. Utbildningsanordnare som arrangerar kursen kan göra ekonomisk vinning.	Kostnader i form av utbildning och certifikat. Vissa administrativa kostnader.	Kostnad för utbildning och certifikat bedöms vara mellan 13 och 20 tkr/person.	-
Sjömän	Sjömännen uppfyller internationella certifikatskrav. Höjer kompetensen.	I de fall sjömannen bekostar utbildning och certifikat själv medför det en merkostnad.	Kostnad för utbildning och certifikat bedöms vara mellan 13 och 20 tkr.	-
Staten m.fl.	Regleringen innebär att Sverige uppfyller aktuella tilläggskrav enligt STCW - konventionen.	Viss ökad belastning i form av regelgivning, certifikatsutfärdande samt tillsyn och tillstånd av utbildningsanordnare.	-	-
Externa effekter	Regleringen bedöms kunna medföra en ökad säkerhet samt ett förbättrat miljöskydd för sjöfarten i polarområdena.	-	-	-

5 Samråd

Transportstyrelsen har samrått med Chalmers tekniska högskola, sjöfartshögskolan i Kalmar och 90North Ice consulting AB gällande utbildningarnas innehåll.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Olle Thelaus
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Olle.thelaus@transportstyrelsen.se

Julian Planken
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen
Julian.planken@transportstyrelsen.se

Johan Stenberg
Jurist

Sjö- och luftfartsavdelningen
Johan.stenberg@transportstyrelsen.se