



Promemoria; Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet

Specialmotivering

1 §. Definitioner. I denna proposition föreslås det att till 1 mom. fogas nya 8–10 punkter. I punkterna finns bestämmelser om definitioner av tankfartyg. Dessa definitioner har tidigare saknats i förordningen. Definitionerna överensstämmer med regel I/1.17–1.19 i STCW-konventionen.

7 §. Bemanning av fartyg med en bruttodräktighet under 500 som används inom fartområdena I och II för inrikes fart. Det föreslås att 2 mom. ändras genom en precisering av ordalydelsen i paragrafen. I momentet görs en språklig ändring så att fartygets befälhavare nämns i paragrafen i stället för en bemanning på en person. Det är fråga om en språklig ändring, genom vilken paragrafens ordalydelse preciseras så att den bättre motsvarar rådande praxis. Om ett fartyg som avses i paragrafen har en bemanning på en person, avses med en bemanning på en person fartygets befälhavare.

Dessutom fogas till 2 mom. ett bemanningskrav också för sådana passagerarfartyg vars bruttodräktighet är 100–499 och som transporterar färre än 101 passagerare. Den föreslagna ändringen bidrar till en konsekvent lagstiftning genom att beakta alla möjliga situationer. I och med ändringen bestäms bemanningen av dessa fartyg exaktare direkt med stöd av bestämmelsen och minskas behovet att ansöka om bemanningscertifikat. Detta leder till att aktörernas kostnader för ansökningar om bemanningscertifikat minskar och på motsvarande sätt att myndigheternas administrativa börda minskar.

Det föreslås att 5 mom. upphävs som onödigt, eftersom 108 § 2 mom. i lagen om transportservice (320/2017) nuförtiden innehåller en bestämmelse med samma innehåll, som förutsätter att alla personer som arbetar i däcksmansuppgifter på fartyg har däcksmansutbildning.

Det föreslås att 6 mom. ändras så att fartygspersonalens behörighet i sin helhet ska beaktas i bemanningen och inte bara behörighetskraven för fartygets befälhavare och maskinchef. Lagen om transportservice förutsätter också mer detaljerat fastställda specialkunskaper av fartygspersonalen, såsom bland annat behörighetskrav för radiooperatörer samt däcksmansutbildning och säkerhetsutbildning och utbildningskrav för ekonomipersonalen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett helt nytt 7 mom., som gör det möjligt för maskinchefen att också vara däcksmann inom fartområdena I och II i inrikes fart på fartyg med en bruttodräktighet under 500 och vars maskineffekt är under 750 kW. Maskinchefen kan samtidigt vara befälhavare på fartyget när Transport- och kommunikationsverket har fastställt bemanningen i enlighet med det. Maskinchefen kan dock också vara däcksmann, om fartyget minst tidvis uppfyller kraven i ett obemannat maskinrum. Maskinchefen kan samtidigt vara däcksmann endast när det är fråga om de tekniskt sett enklaste fartygen, begränsade fartområden samt situationer där automatiseringen och övervakningen av maskinrummet möjliggör sådana arrangemang på ett säkert sätt.



Genom de föreslagna ändringarna preciseras tillämpningsområdet för 7 § i bemanningsförordningen och preciseras de bestämmelser som gäller sådana små fartyg i inrikes fart för vilka bemanningen inte fastställs genom ett separat myndighetsbeslut. Ändringen minskar mångtydigheten och förenhetligar myndigheternas praxis. Särskilt preciseringen av bestämmelserna om bemanningen av passagerarfartyg med en bruttodräktighet på 100–499 förbättrar rättssäkerheten och förutsägbarheten i myndighetstillsynen.

Propositionen bedöms inte få negativa konsekvenser för säkerheten på fartyg. Beaktandet av fartygspersonalens behörighet vid bemanningen samt tydligare bemanningskrav för små passagerarfartyg stöder en säker drift av fartygen i fortsättningen.

De föreslagna ändringarna ökar flexibiliteten i rederiernas verksamhet i inrikes farten. Maskinchefens möjlighet att vara däcksmän gör det möjligt att dimensionera bemanningen i enlighet med fartygets faktiska operativa behov samt att minska den administrativa och ekonomiska belastningen. De föreslagna bestämmelserna beaktar den tekniska utvecklingen och motsvarar bättre den moderna verksamhetsmiljön för små fartyg utan att säkerhetsnivån sjunker. Behörighet att utöva tillsyn över bemanningen och ingripa i situationer där bemanningen inte uppfyller de föreskrivna förutsättningarna kvarstår fortfarande hos myndigheten.

9 §. Behörighetskrav för ekonomipersonal. I propositionen föreslås det att 4 mom. ändras så att till den fogas även en hänvisning till 2 mom. i paragrafen. Genom denna ändring blir det möjligt för en restaurangkock att ersätta en fartygskock också på små passagerarfartyg som omfattar en bemanning på 7–9 personer. De föreslagna ändringarna ändrar inte kraven på hygienkompetens eller praktiska kunskaper hos den person som svarar för matlagning och försämrar inte livsmedelssäkerheten på fartyg. Syftet med ändringarna är i första hand att göra bestämmelserna tydligare och ändamålsenligare samt att göra den praktiska verksamheten smidigare särskilt på mindre passagerarfartyg.

I propositionen föreslås det att paragrafens 5 mom. upphävs. Avsikten är att bestämmelser om saken i fortsättningen ska utfärdas på lagnivå på motsvarande sätt som i fråga om andra dispenser som gäller andra behörigheter. Genom ändringen förbättras systematiken i bestämmelserna, förtydligas normhierarkin och säkerställs att förfarandena för dispens är enhetliga mellan olika behörighetsgrupper.

11 §. Driftsövervakare av tryckbärande anordning i fartyg. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., som möjliggör ett maskinskötarbrev B enligt 72 § i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) som behörighetskrav för driftsövervakare av ångpannor på fartyg som trafikerar inom fartområde I i inrikes fart. Syftet med ändringen är att förenhetliga behörighetskraven för driftsövervakare av ångpannor med behörighetskraven enligt 72 § i lagen om tryckbärande anordningar samt att underlätta tillgången på arbetskraft.

Ångpannor på ångfartyg har i allmänhet en effekt på 1–4 MW. Enligt 72 § i lagen om tryckbärande anordningar räcker ett maskinskötarbrev B som behörighet för driftsövervakare av en sådan tryckbärande anordning. Bestämmelser om detta har inte tidigare funnits i bemanningsförordningen, vilket innebär att brevet hittills inte har varit tillräcklig behörighet på fartyg.



Lagen om tryckbärande anordningar tillämpas på tryckbärande anordningar och på tryckbärande anordningar i fartyg. Bestämmelserna i 100 § i lagen om tryckbärande anordningar tillämpas till den del det är fråga om fartyg på vars fartygspersonal 11 kap. i lagen om transportservice tillämpas i enlighet med 96 § i den lagen. Med stöd av lagen om transportservice föreskrivs det närmare om behörighetskraven i 11 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018). Paragrafen ifråga jämställer ångbehörigheter enligt bemanningsförordningen med behörigheter som driftsövervakare enligt lagen om tryckbärande anordningar, vilket innebär att behörigheter inom sjöfarten inte behöver sökas separat. Jämställandet har dock inte omfattat maskinskötarbrev B enligt lagen om tryckbärande anordningar, så hittills har den lägsta behörighet som krävs på fartyg varit maskinskötarbrev A.

Den behörighet som med stöd av lagen om tryckbärande anordningar krävs för ett sedvanligt ångfartyg (i allmänhet en effekt på 1,25 MW–2 MW) är maskinskötarbrev B. Enligt den gällande bemanningsförordningen har det dock krävts åtminstone ett ångmaskinskötarbrev, med vilket maskinskötarbrev A ska jämföras. I förordningen om kompetensbrev för driftsövervakare av pannanläggningar (891/1999) föreskrivs om de förutsättningar för erhållande av behörighet där förutsättningarna för erhållande av behörighet som maskinskötare A och B skiljer sig från varandra. På fartyg har det sålunda med stöd av bemanningsförordningen krävts högre behörigheter än på land eller på sådana fartyg och pramar som inte omfattas av tillämpningsområdet för 11 kap. i lagen om transportservice. Syftet med den föreslagna ändringen är att förenhetliga bestämmelserna och minska den administrativa bördan i fråga om tillsyn och inspektioner. Dessutom får ändringen positiva konsekvenser med tanke på tillgången på besättning.

12 §. Specialbehörighet för fartygspersonal på passagerarfartyg. Det föreslås att 5 mom. ändras så att kravet på att utbildning i krishantering och mänskligt beteende ska ges av en godkänd anordnare av sjöfartsutbildning stryks. I den internationella STCW-konventionen förutsätts inget sådant krav. I fortsättningen kan utbildningen också ges ombord på fartyg. Dessutom föreslås det att kravet ändras på så sätt att redaren åläggs ansvar för säkerställande av att det ges ett styrkande dokument om utbildningen, om den genomförs ombord på fartyget.

Utbildningen i fråga är till sitt innehåll mer omfattande än andra utbildningar enligt regel V i STCW-konventionen. Genomgående av utbildningen hos en godkänd anordnare av sjöfartsutbildning kan anses ge utbildningen ett visst mervärde jämfört med genomförandet ombord. Å andra sidan lämpar sig utbildningsinnehållet delvis bättre för att genomföras i verklig fartygsmiljö än i utbildningsanordnarens klassrum eller simulatorer. Dessutom säkerställs innehållet i och kvaliteten på den utbildning som ges ombord på fartyg genom myndighetens godkännandeförfarande. Genom den föreslagna ändringen förenklas bestämmelserna och genomförs den miniminivå som STCW-konventionen kräver. Till följd av ändringen kan utbildningskostnaderna för fartygspersonalen minska. Å andra sidan kan ändringen på motsvarande sätt också minska utbildningsanordnarnas inkomster. Även i fortsättningen kan utbildningsanordnarna fortsättningsvis ordna och erbjuda utbildning. Ändringen ger redaren möjlighet att på ett smidigare sätt ordna utbildning för fartygspersonalen, eftersom fartygspersonalen inte behöver sändas separat till utbildningsanordnarens utbildning. Å andra sidan ska redaren då säkerställa styrkande dokument om utbildningen.



13 §. Specialbehörighet för fartygspersonal på olje-, kemikalie- och gastankfartyg. Enligt förslaget fogas nya 8 och 9 mom. till paragrafen. I det nya 8 mom. ställs krav på den fartygspersonal som deltar i råoljespolning. I det nya 9 mom. ställs krav på den fartygspersonal som ansvarar för råoljespolning.

I den gällande lagstiftningen finns bestämmelser om motsvarande frågor i 77 och 78 § i förordningen. I enlighet med de gällande bestämmelserna har det för dem båda fordrats certifikat över specialbehörighet. Syftet med förslaget är att slopa de certifikat över specialbehörighet som gäller dessa och att ta in kraven på dem i 13 § i förordningen. Genom den föreslagna ändringen ska det kunnande som krävs för råoljespolning i fortsättningen påvisas med stöd av 13 § i förordningen genom styrkande dokument i stället för ett sådant certifikat över specialbehörighet som beviljats av en myndighet. De styrkande dokument som avses i paragrafen är i praktiken bland annat utbildningsintyg, intyg över sjötjänstgöring och intyg över deltagande i råoljetvättning.

Kravet på kunskaper i råoljetvättning grundar sig på Internationella sjöfartsorganisationens föregångarorganisation IMCO:s (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) 1979 års resolution A.446(XI) samt senare ändringar. Resolutionen förutsätter inte något egentligt certifikat över specialbehörighet som utfärdats av förvaltningen, men i resolutionen ställs dock utöver STCW-konventionen krav på fartygspersonal som utför råoljetvättning. Syftet med ändringen är att exakt genomföra kraven i resolution A.446(XI). Detta innebär att kraven ändras innehållsmässigt jämfört med gällande bestämmelser. När det gäller de krav som ställs i den gällande lagstiftningen har resolutionens ordalydelse inte följts ordagrant. Syftet med ändringen är att genomföra de krav som anges i resolutionen som sådana.

Enligt de gällande bestämmelserna kan behörigheten för den som deltar i råoljespolning förvärfas genom deltagande i utbildning i råoljespolning och två råoljespolningar. I och med den föreslagna ändringen slopas denna möjlighet, eftersom ett sådant alternativ inte identifieras i resolutionen. I fortsättningen ska behörigheten vara möjlig att förvärva endast genom sex månaders oljetankfartygstjänst och deltagande i lossningsoperationer. Ändringen bedöms inte medföra några utmaningar för den operativa bemanningen av råoljetankfartyg.

Den väsentligaste ändringen i kunskapskraven för den som ansvarar för råoljespolning är att de två råoljespolningar som krävs ska utföras på samma fartyg eller på ett fartyg med motsvarande egenskaper. I den gällande lagstiftningen föreskrivs det inte i kunskapskraven att fartygen ska ha motsvarande egenskaper. Sålunda föreslås det i enlighet med förslaget att bestämmelser om saken ska utfärdas på det sätt som förutsätts i resolutionen.

Om lossningsoperationer och råoljespolningsoperationer inte har ingått i sjömannens arbetsuppgifter, ska personen utöver sjötjänstgöringen ha genomgått godkänd utbildning i råoljespolning för att få behörighet som den som ansvarar för råoljespolning. Transport- och kommunikationsverket godkänner utbildningen med stöd av 116 § 1 mom. i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverkets godkännande av utbildningen är i praktiken av engångsnatur och gäller i princip tills vidare. Sålunda medför den ingen betydande administrativ börda för myndigheterna.



Ändringen bedöms ha ringa konsekvenser för rederier. Ändringen överför ansvaret från myndigheterna till rederiet, eftersom rederiet i stället för genom certifikat över specialbehörighet ska säkerställa att kravet i resolutionen uppfylls på något annat sätt. Syftet med ändringen är att minska redarnas, sjömännens och myndigheternas administrativa börda och kostnader samt att sätta de internationella förpliktelserna i kraft med rätt innehåll. Ändringen minskar sjömännens och redarnas behov av att ansöka om ett separat certifikat över specialbehörighet hos Transport- och kommunikationsverket och minskar sålunda kostnaderna för detta. Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda samt kostnaderna för underhåll och utveckling av systemet samt för korttillverkning minskar, eftersom dessa certifikat över specialbehörighet inte längre ska handläggas och beviljas.

18 §. Sjöfartsskyddsrelaterad utbildning och behörighet. Det föreslås att 1 och 3 mom. ändras så att det i fortsättningen ska finnas ett certifikat över specialbehörighet för sådan grundläggande utbildning i sjöfartsskyddsfrågor som avses i 1 mom. och sådan tilläggsutbildning i sjöfartsskyddsfrågor som avses i 3 mom. Ändringen gäller utbildningar enligt reglerna A-VI/6-1 och A-VI/6-2 i STCW-koden.

Ordalydelsen i den gällande paragrafen, enligt vilken certifikat över specialbehörighet kan utfärdas för utbildningen, motsvarar inte de förpliktande bestämmelserna i STCW-konventionen. Den ordalydelse som finns i den nationella lagstiftningen lämnar delvis rum för tolkning och kan ha gett intryck av att certifikatet över specialbehörighet är beroende av prövning, vilket inte har varit förenligt med konventionens syfte. Ändringen medför inga nya utbildningsskyldigheter för fartygspersonalen, utan ändringen har en förtydligande effekt på bestämmelserna om verifiering av gällande skyldigheter. Preciseringsen av bestämmelserna eliminerar det rum för tolkning som gäller detta.

Genom ändringen förbättras tydligheten, enhetligheten och de internationella förpliktelsernas genomförande i bestämmelserna. Dessutom säkerställs det att behörigheten i sjöfartsskyddsfrågor för personer som arbetar ombord på fartyg kan verifieras på lämpligt sätt. Det är fråga om en ändring som preciserar terminologin i bestämmelserna. I och med ändringen förblir utbildningskraven oförändrade och ändringen medför sålunda inga kostnader.

19 §. Säkerhets- och sjukvårdsutbildning för fartygspersonal. I denna proposition föreslås det att 2 mom. ändras för att förtydliga kraven på specialbehörighet i enlighet med STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och SOLAS-konventionen. Utfärdandet av certifikat över specialbehörighet grundar sig på kraven i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. I regel I/1 i STCW-konventionen definieras behörighetshandlingarna i tre olika kategorier.

I enlighet med etablerad svensk översättning avses med Certificate of Competency på svenska behörighetsbrev, Certificate of Proficiency certifikat över specialbehörighet och Documentary Evidence utbildnings- eller kursintyg. Enligt definitionerna i STCW-konventionen är även besättningens behörighetsbrev Certificate of Proficiency på engelska, men i Finland har även dessa kallats för Certificate of Competency på engelska.

I Internationella sjöfartsorganisationen har man i samband med olika inspektioner identifierat oklarheter i fråga om påvisande av behörighet och man har strävat efter att lösa frågan genom anvisningar som



publicerats i form av ett cirkulär (STCW.7/Circ.24/Rev.1). I enlighet med punkterna 1 och 2 i bilagan till cirkuläret är enligt STCW-konventionen enbart kursbetyg (documentary evidence) inte ett tillräckligt bevis på genomgången säkerhetsutbildning enligt kapitel VI. Kursintyget räcker som bevis endast för sådan specialutbildning för besättningen på passagerarfartyg som grundar sig på kraven i regel V/2 i STCW-konventionen.

För närvarande antecknas i Finland alla säkerhets- och sjöfartsskyddsbehörigheter enligt kapitel VI i STCW i det kombinerade certifikatet över specialbehörighet. För utbildningar enligt alla underpunkter i regel VI i STCW ska certifikat över specialbehörighet (Certificate of Proficiency) utfärdas, om utbildningarna inte har kopplats till det egentliga behörighetsbrevet.

Enligt förslaget ska ordalydelsen i 2 mom. preciseras så att fartygspersonal som avses i momentet i fortsättningen ska ha ett certifikat över specialbehörighet som utfärdas på basis av grundläggande säkerhetsutbildning enligt regel A-VI/1 i STCW-koden. De föreslagna ändringarna ändrar inte nuläget, utan förtydligar att enbart ett utbildningsintyg inte är tillräckligt i enlighet med STCW-konventionen och att genomgången utbildning ska påvisas genom ett sådant certifikat över specialbehörighet eller behörighetsbrev som omfattar utbildningarna i fråga.

På motsvarande sätt som i den gällande lagstiftningen gäller momentet inte hyresbåtar, nöjesfartyg eller fartyg i inrikes fart. Personer som hör till fartygspersonalen på ett tankfartyg i inrikes fart och som har tilldelats uppgifter i anslutning till lasthantering ska dock ha grundläggande säkerhetsutbildning enligt regel A-VI/1 i STCW-koden. I fråga om tankfartyg i inrikes fart krävs inget certifikat över specialbehörighet.

Det föreslås att 4 mom. ska ändras så att i det också föreskrivs om brandbekämpningsutbildning med koppling till ledning av brandskyddet. I enlighet med regel VI/3 i STWC-konventionen ska personer som hör till fartygspersonalen på ett fartyg i internationell fart och som har ålagts uppgifter i anslutning till ledning av brandskyddet ha ett certifikat över specialbehörighet på basis av brandbekämpningsutbildning för befäl. Även i fortsättningen ska fartygspersonalen på fartyg i inrikes fart ska ha sådan utbildning i brandbekämpning som deras uppgifter kräver.

Det föreslås att 5 mom. ändras. Förslaget innehåller i enlighet med regel VI/4 i STWC-konventionen bestämmelser om att personer som hör till fartygspersonalen på ett fartyg i internationell fart och som har tilldelats uppgifter inom första hjälpen ska ha ett certifikat över specialbehörighet på basis av första hjälpenutbildning. På motsvarande sätt som i den gällande lagstiftningen ska fartygspersonalen på ett fartyg i inrikes fart ska ha den första hjälpenutbildning som deras uppgifter kräver.

Det föreslås att 6 mom. ändras så att personer som hör till fartygspersonalen och som svarar för sjukvård på ett fartyg i internationell fart ska ha ett certifikat över specialbehörighet på basis av sjukvårdsutbildning. Genom ändringen uppfylls kravet i regel VI/4.3 i STCW-konventionen på att utbildningen ska påvisas genom certifikat över specialbehörighet.



Det föreslås att ett helt nytt 7 mom. fogas till paragrafen. I det föreslagna 7 mom. föreskrivs om de krav som gäller certifikat över specialbehörighet för att handha beredskapsbåtar eller utbildning för att handha beredskapsbåtar. Kravet har inte tidigare genomförts i den nationella lagstiftningen, trots att praxis på fartygen har varit i enlighet med internationella krav. Kravet grundar sig på regel 10 i kapitel III del B punkt I i SOLAS-konventionen, enligt vilken beredskapsbåtar och räddningsfarkoster ska ha ett tillräckligt antal däcksbefäl eller personer med certifikat över specialbehörighet för att handha beredskapsbåtar. I momentet föreskrivs att personer som hör till fartygspersonalen ska ha ett sådant certifikat över specialbehörighet för att handha räddningsfarkoster och beredskapsbåtar eller en sådan utbildning för att handha räddningsfarkoster och beredskapsbåtar som deras uppgifter kräver. I alla fall krävs alltså inte certifikat över specialbehörighet, utan utbildningen räcker. Detta grundar sig på den tolkning av ovannämnda SOLAS-regel som Transport- och kommunikationsverket har gjort av vad som är ett tillräckligt antal där för en del av fartygspersonalen på passagerarfartyg utbildning i stället för certifikat över specialbehörighet räcker.

Det föreslås att ett nytt 8 mom. fogas till paragrafen. För att uppfylla kraven i regel 26.3.3 i kapitel III del B punkt I i SOLAS-konventionen ska enligt förslaget i det nya momentet föreskrivas att personer i besättningen på en snabbgående beredskapsbåt ska ha ett certifikat över specialbehörighet för att handha snabbgående beredskapsbåtar.

Det föreslås att ett nytt 9 mom. fogas till paragrafen. I enlighet med kapitel VI i STCW-konventionen föreskrivs i förslaget att säkerhetsutbildningar ska påvisas genom certifikat över specialbehörighet, om utbildningen inte ingår i personens egentliga behörighetsbrev. I Finland utfärdas behörighetsbrev och sådana certifikat över specialbehörighet som avses i kapitel VI som separata handlingar. Däremot kan myndigheterna i vissa andra stater inkludera de utbildningar som krävs enligt kapitel VI direkt i ett behörighetsbrev som de beviljat. Om en person har ett sådant behörighetsbrev enligt STCW-konventionen som utfärdats av en myndighet i en annan stat och som omfattar utbildningar enligt kapitel VI, anses det certifikat över specialbehörighet som krävs enligt paragrafen ingå i behörighetsbrevet i fråga.

27 §. Överstyrmansbrev. I denna proposition föreslås det att 1 mom. 2 punkten ändras så att vaktstyrmansbrev inte längre krävs i fortsättningen för beviljande av överstyrmansbrev. Däremot räcker det att de förutsättningar för beviljande av vaktstyrmansbrev som avses i 24 § uppfylls. Genom ändringen blir det möjligt att bevilja överstyrmansbrev i situationer där personen uppfyller villkoren för beviljande av behörighetsbrev, med undantag för beviljat vaktstyrmansbrev. Genom ändringen minskas den administrativa bördan för en enskild sökande, eftersom den som ansöker om behörighetsbrev då inte först behöver ansöka om vaktstyrmansbrev endast för att han eller hon därefter ska kunna ansöka om behörighetsbrev för överstyrman. Ändringen minskar på motsvarande sätt också de kostnader som anskaffningen av behörigheter medför för sjömän. För en enskild sökande av behörighetsbrev innebär detta med utgångspunkt i Transport- och kommunikationsverkets gällande prislista för de avgifter som tas ut för offentligt rättsliga prestationer 130 euro för en ansökan om behörighetsbrev som lämnats in elektroniskt och 190 euro för en ansökan på papper.

Dessutom föreslås det att paragrafens 3 mom. upphävs. Avsikten är att bestämmelser om saken i fortsättningen ska finnas i den föreslagna 27 a §.



27 a §. Befälhavare, fartyg under 3 000 GT. I propositionen föreslås det att det tas in en helt ny 27 a §, vars sakinhåll ska motsvara den gällande lagens 27 § 3 mom. Genom ändringen förtydligas de gällande bestämmelserna och den påverkar inte förutsättningarna för beviljande av behörighetsbrev.

Förutsättningen för behörighetsbrev för befälhavare, fartyg under 3 000 GT är en utbildning enligt regel A-II/2.5 i STCW-koden. Även förutsättningen för behörighetsbrev för överstyrman och sjökaptän är en utbildning enligt regel A-II/2 i STCW-koden. Den utbildning som är förutsättningen för befälhavare, fartyg under 3 000 GT kan dock i enlighet med regel A-II/2.5 i STCW-koden vara kortare än den fullskaliga utbildning som förutsätts för behörighetsbrev för överstyrman och sjökaptän. Därför finns det för tydlighetens skull skäl att avskilja bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av behörigheten befälhavare, fartyg under 3 000 GT till en egen paragraf.

33 §. Förarbrev för hyresbåt. Det föreslås att 2 mom. ändras så att den skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att ordna det prov som visar det teoretiska kunnande som avses i 1 mom. 5 punkten slopas. I Finland finns det flera privata aktörer som erbjuder utbildning när det gäller förarbrev för hyresbåt. Sålunda finns det för närvarande inte samma behov av ett prov som ordnas av Transport- och kommunikationsverket som tidigare. Transport- och kommunikationsverket övervakar i anslutning till sina övriga uppgifter de utbildningar och prov som gäller förarbrev för hyresbåt, så slopandet av det prov som ordnas av verket anses inte ha några konsekvenser för den allmänna nivån på eller utbudet av utbildningen.

35 §. Maskinskötarbrev. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras så att också arbetserfarenhet som eldare av en ångpanna i en pannanläggning, för vilken det enligt förordningen om tryckkärl krävs att driftsövervakaren har åtminstone maskinskötarbrev B, kan godkännas i stället för sådan sjötjänstgöring som krävs för maskinskötarbrev för ångfartyg. Den gällande 1 mom. 3 punkten kräver för erhållande av maskinskötarbrev för ångfartyg sådan sjötjänstgöring som enligt definitionen av sjötjänstgöring inte kan fullgöras på ett sådant fartyg som är i nöjesbruk, även om fartyget har en pannanläggning med en effekt på mer än en megawatt. I praktiken ska sjötjänstgöringen fullgöras på ett fartyg för kommersiell verksamhet för att sjötjänstgöringen ska kunna godtas.

Maskinskötärbildningen (15 kp) är en utbildning som ges ur en maskinchefs synvinkel på ett småfartyg och som förbereder personen för att vara maskinchef på ett småfartyg. I enlighet med de examensgrunder som utbildningsstyrelsen fastställt och som trädde i kraft den 1 augusti 2024 omfattar de krav på yrkesskicklighet som ingår i utbildningen inte längre utbildning särskilt i drift och skötsel av pannanläggningen. Efter att ha avlagt en delexamen inom energibranschen, det vill säga avklarat examensdelen "verksamhet i värmeproduktion" (40 kp), kan man ansöka om maskinskötarbrev B. När det gäller den teoretiska utbildningens omfattning och innehåll, så är den för maskinskötarbrev B:s del betydligt mer omfattande ur de tryckbärande anordningarnas perspektiv.

Dessutom föreslås det också att 1 mom. 3 punkten ändras så att för maskinskötarbrev för motorfartyg kan minst två månaders ändamålsenlig arbetserfarenhet av maskintekniska arbetsuppgifter som utvecklar den yrkeskunskap som krävs av maskinskötare godkännas. Syftet med ändringen är att i bestämmelserna identifiera en alternativ kompetensväg. En sådan situation uppstår till exempel när sökanden har förvärvat väsentlig praktisk erfarenhet av maskin- och anordningstekniska uppgifter, men det inte har varit möjligt att



fullgöra sjötjänstgöringen till fullo. Godtagbar arbetserfarenhet kan till exempel bestå av uppgifter som utförs inom industrins underhållsverksamhet, mekaniska verkstäder samt service- eller reparationsverksamhet där man blir insatt i funktionen hos motordrivna system, säker drift av motordrivna system och felsökning i dem. Godtagbar arbetserfarenhet kan också bestå av sådana arbetsuppgifter på mudderverk och borrhullningsplattformar som direkt eller delvis motsvarar en maskinmans uppgifter på ett motorfartyg. Sådan erfarenhet utvecklar samma färdigheter som arbete i maskinavdelningen kräver och den stöder behörighetskravens kunskapsmål. Godkännandet av arbetserfarenhet har begränsats kvantitativt, så att sjötjänstgöringen fortfarande ska vara den centrala kunskapsgrunden för maskinskötARBrevet och det övergripande behörighetskravet inte ska bli lägre.

Propositionen har inga negativa konsekvenser för sjösäkerheten. Den arbetserfarenhet som det föreslås att ska godkännas grundar sig på verksamhet enligt lagstiftningen om tryckbärande anordningar och förutsätter att arbetet utförs i en övervakad och reglerad miljö. De övriga kraven för beviljande av maskinskötARBrevet för ångfartyg förblir oförändrade, och behörighetskraven som helhet blir inte lägre.

Ändringen stöder säkerheten genom att säkerställa att kunskap om användning av ångpannor kan förvärfvas på ett ändamålsenligt sätt också när det i praktiken inte är möjligt att samla sjötjänstgöringserfarenhet. Den föreslagna ändringen bedöms ha positiva konsekvenser för tillgången på behörig personal i synnerhet på gamla och traditionella ångfartyg. Genom ändringen undanröjs i den gällande lagstiftningen ett hinder som har begränsat erhållandet av maskinskötARBrevet för ångfartyg i situationer där praktiskt kunnande har förvärfvats på något annat sätt än genom sjötjänstgöring. Ändringen har betydelse särskilt med tanke på användningen och bevarandet av ångfartyg som används i insjövattnen och i inrikes fart.

Den föreslagna ändringen förbättrar behörighetssystemets enhetlighet genom att identifiera olika utbildnings- och kunskapsvägar för användning av ångpannor. Behörigheten som maskinskötARE B enligt lagstiftningen om tryckbärande anordningar representerar högklassig kompetens i användningen av pannanläggningar och det är motiverat att den kompetensen beaktas i bemanningsförordningen.

Den föreslagna ändringen ökar inte myndigheternas administrativa börda. Bedömningen av behörigheter grundar sig på befintliga examina och behörighetsbrev. I och med ändringen uppstår inga nya förfaranden och ingen ny prövningsrätt. Ändringens inverkan på bemanningskostnaderna är neutral eller i någon mån positiv när tillgången på behörig besättning förbättras. Ändringen har ingen inverkan på utbildningskostnaderna.

36 §. Vaktmaskinmästarbrevet. Det föreslås att 3 mom. 2 och 3 punkten ändras. I enlighet med förslaget ändras kravet på att praktik som genomförts på skolfartyg och under värnpliktstiden ska genomföras på fartyg med en maskineffekt på minst 350 kilowatt. Med tanke på förvärfvande av det kunnande som krävs för vaktmaskinmästarbrevet är det motiverat att föreskriva om en nedre gräns för maskineffekten. Ett motsvarande krav ingår redan i den praktik som krävs för behörighetsbrev för vaktman, maskin enligt 43 §. I och med ändringen försvinner inkonsekvensen i den gällande lagstiftningen, enligt vilken det är möjligt att endast godkänna praktik på skolfartyg med en maskineffekt på under 750 kilowatt eller praktik under värnpliktstiden på ett fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt. Redan i nuläget har motsvarande praktik som



överskrider detta kunnat godkännas med stöd av 1 mom. 3 punkten, där det föreskrivs om en allmän gräns på minst 750 kilowatt. Syftet med ändringen är att främja enhetligheten i lagstiftningen.

37 §. Maskinmästarbrev, fartyg under 3 000 kilowatt. Det föreslås att 1 mom. 1 punkten ändras på så sätt att det i fortsättningen inte längre krävs vaktmaskinmästarbrev för beviljande av maskinmästarbrev enligt 37 §. Däremot räcker det att de förutsättningar för beviljande av vaktmaskinmästarbrev som avses i 36 § uppfylls.

Dessutom föreslås det att 1 mom. 3 punkten ändras. I 3 punkten föreslås ett tillägg, enligt vilket det i den sjötjänstgöring som krävs också ska kunna godkännas sådan sjötjänstgöring som avses i 36 § 3 punkten underpunkt a och som utförs som vaktmaskinmästarpraktikant.

I det krav på sjötjänstgöring som med stöd av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk ställs för maskinmästarbrev, fartyg under 3 000 kilowatt, kan också sjötjänstgöring som fullgjorts som praktikant godkännas. I den gällande nationella lagstiftningen förutsätts det dock att sjötjänstgöringen ska fullgöras som maskinmästare i maskinbefälsuppgifter. Möjligheten att godkänna praktik har i varierande grad tagits in i andra EU-länders nationella lagstiftning. Praktik godkänns till exempel i Irland, men i Sverige och Estland krävs i likhet med den gällande lagstiftningen i Finland maskinbefälstjänst.

Ändringen ger möjlighet till flexibilitet i samlandet av sjötjänstgöringserfarenhet på det sätt som avses i STCW-konventionen. Ändringen bedöms inte få betydande negativa konsekvenser för sjösäkerheten. När kravet på arbetserfarenhet blir lägre, bedöms ändringen dock öka redarens ansvar för att försäkra sig om att innehavaren av maskinmästarbrev, fartyg under 3 000 kilowatt har den behörighet som behövs i arbetet och uppgiften. Det bedöms finnas ett motiverat behov av ändringen med tanke på tillgången på arbetskraft och att den inverkar positivt på tillgången på arbetskraft.

38 §. Maskinchefsarbrev, fartyg under 3 000 kilowatt. Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras. Enligt förslaget ska 2 punkten preciseras så att en förutsättning för beviljande av maskinchefsarbrev är 12 månaders godkänd sjötjänstgöring utöver den sjötjänstgöring som krävs för maskinmästarbrev. Det är fråga om en språklig preciserande ändring som inte har några betydande ändringseffekter i praktiken. Genom ändringen säkerställs det att lagstiftningen motsvarar de internationella förpliktelserna, eftersom STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk förutsätter minst 24 månaders sjötjänstgöring i behörighetsbrevet. I enlighet med punkt 2.1.2 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk förutsätts för behörighetsbrev för maskinchef minst 24 månader godkänd sjötjänstgöring, av vilka minst 12 månader med behörighet att tjänstgöra som första maskinmästare.

40 §. Övermaskinmästarbrev. I denna proposition föreslås det att 1 mom. 3 punkten ändras så att för beviljande av övermaskinmästarbrev krävs i stället för praktik arbetserfarenhet. Bakom ändringen ligger en terminologisk precisering som inte leder till ändringar i praktiken.



41 §. Elmästarbrev. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten underpunkt a ändras. I underpunkten görs en språklig ändring för att förenhetliga terminologin när det gäller godkänd sjötjänstgöring genom att ett krav på handledd praktik i maskinavdelningen fogas till. Till underpunkten fogas dessutom ett krav på att handledd praktik ska fullgöras i maskinavdelningen på ett fartyg vars maskineffekt är minst 750 kilowatt. Ett krav som grundar sig på fartygets maskineffekt är motiverat för att säkerställa det kunnande som förvärvas vid handledd praktik. Ändringens kostnadseffekt är neutral.

42 §. Behörighetsbrev för vaktman, däck. Det föreslås att 1 mom. ändras. Enligt förslaget fogas till 1 mom. ett krav på att också rekommendationerna enligt regel B-II/4 i STCW-koden ska uppfyllas för att behörighetsbrev ska beviljas. Vaktmansutbildning enligt regel A-II/4 i STCW-koden är innehållsmässigt rätt begränsad. De kunskapsområden som är centrala med tanke på fartygets drift – såsom deltagande i förtöjning och losskastning av fartyget, ankring, placering av lotsstegen och grundläggande kunskaper om sjövägsreglerna – ingår i rekommendationerna i del B i STCW-koden och således inte i de obligatoriska minimikraven i del A. I praktiken har fartygen dock nästan inga personer i uppgifterna vaktman, däck som inte deltar till exempel i förtöjning och losskastning av fartyget.

Förtöjning och losskastning av fartyget är särskilt riskfyllda arbetsskeden, eftersom de är förenade med betydande risker för personsäkerheten, såsom att trossar som utsätts för stor draglast gör plötsliga rörelser och i värsta fall brister, risker för att hamna i kläm eller snubbla samt arbetsskeden som kräver snabb lägesbedömning. Av dessa orsaker ska de personer som deltar i dessa uppgifter ha ändamålsenlig utbildning. En tydlig utbildningsskyldighet förbättrar säkerheten och säkerställer att de som arbetar ombord har det kunnande som behövs för riskfyllda uppgifter.

Den föreslagna ändringen påverkar inte det finländska utbildningssystemet, eftersom de kunskaper som beskrivs i rekommendationerna i del B i STCW-koden redan för närvarande ingår i utbildningen av vaktman, däck i Finland. Genom ändringen säkerställs det rådande läget även i fortsättningen.

Till paragrafen fogas dessutom ett nytt 2 mom., som gör det möjligt att ersätta handledd praktik med den sjötjänstgöring som ingår i Försvarmaktens eller Gränsbevakningsväsendets specialutbildning inom sjöfarten. För närvarande är en förutsättning för beviljande av behörighetsbrev att handledd praktik görs. I praktiken har kravet tolkats så att handledd praktik som godkänns för behörighetsbrev ska göras som sådan handledd praktik som uttryckligen ingår i den godkända utbildningen.

Internationellt grundar sig minimikraven för vaktmansbehörighet på STCW-konventionen. För vaktmansbehörighet möjliggör STCW-konventionen som alternativ specialutbildning som kan genomgå antingen före eller under sjötjänstgöringen. En sådan utbildning ska omfatta minst två månader godkänd sjötjänstgöring. Den nationella lagstiftningen har till denna del tolkats striktare än minimikraven i STCW-konventionen, eftersom den nationella lagstiftningen i praktiken förutsätter handledd praktik som uttryckligen ingår i godkänd sjöfartsutbildning också i situationer där personen i övrigt har fullgjort för uppgiften ändamålsenlig sjötjänstgöring och har specialutbildning inom sjöfarten.

Genom den föreslagna ändringen preciseras lagstiftningen så att handledd praktik kan ersättas med sådan specialutbildning inom sjöfarten som ges av Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet och som



inbegriper minst två månaders godkänd sjötjänstgöring. Ändringen motsvarar bättre den flexibilitet i utbildnings- och behörighetskraven som STCW-konventionen ger möjlighet till.

Syftet med ändringen är att möjliggöra ett med tanke på vaktmansbehörigheten ändamålsenligt mer omfattande godkännande av sjötjänstgöring. I praktiken innebär detta att till exempel den sjötjänstgöring som ingår i marinens, Sjökrigsskolans och Gränsbevakningsväsendets samt Gräns- och sjöbevakningsskolans sjöutbildningar tydligare än för närvarande kan godkännas som grund för beviljande av behörighetsbrev när sjötjänstgöringen har omfattat minst två månaders ändamålsenlig sjötjänstgöring.

Den föreslagna ändringen minskar behovet av tolkning och administrativa arrangemang från fall till fall i situationer där sökandens sjötjänst och utbildning de facto motsvarar kunskapskraven för vaktmansbehörighet, men formellt inte uppfyller definitionen av handledd praktik. Samtidigt förtydligas lagstiftningen ur både sökandenas, anordnarna för sjöfartsutbildnings och myndigheternas synvinkel.

Ändringen kan ha positiva konsekvenser för tillgången på besättning och den främjar tillträdet till branschen. Ändringen kan dessutom minska kostnaderna, eftersom godkänd sjötjänstgöring som fullgjorts vid Försvarsmakten eller Gräns- och sjöbevakningsskolan ersätter godkänd handledd praktik som ordnas av läroanstalter. Detta minskar utbildningskostnaderna för både utbildningsanordnarna och dem som producerar handledd praktik samt förkortar studerandenas studieväg när det onödiga kravet på handledd praktik slopas.

Ändringen försämrar inte sjösäkerheten, eftersom minimivaraktheten av godtagbar sjötjänstgöring kvarstår som två månader och ska ingå i utbildningen. Dessutom kvarstår de övriga förutsättningarna för beviljande av behörighetsbrev oförändrade.

Dessutom föreslås det att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., genom vilket förutsättningarna för beviljande av behörighetsbrev preciseras i fråga om handledd praktik och sjötjänstgöring. Tillägget ändrar inte nuläget, utan förtydligar att behörighetsbrev för vaktman, däck och för vaktman, maskin förutsätter separat handledd praktik eller sjötjänstgöring i vardera avdelningen.

Erhållandet av båda behörighetsbrev förutsätter även i fortsättningen minst 60 dagars handledd praktik i däckavdelningen och minst 60 dagars handledd praktik i maskinavdelningen, det vill säga sammanlagt minst 120 dagars handledd praktik eller på motsvarande sätt sammanlagt minst 360 dagars sjötjänstgöring. Syftet med tillägget är att eliminera eventuell tolkning att 60 dagar handledda praktik kan uppfylla kraven för båda behörighetsbrev.

43 §. Behörighetsbrev för vaktman, maskin. Det föreslås att 1 mom. ändras genom att till det foga ett krav på att kraven enligt regel B-III/4 i STCW-koden ska uppfyllas för att behörighetsbrev ska kunna beviljas. Vaktman, maskin-utbildningen enligt regel A-III/4 i STCW-koden är innehållsmässigt rätt begränsad. Många kunskapsområden som är centrala i arbetet ombord ingår för närvarande i rekommendationerna i del B i STCW-koden, men inte i de obligatoriska minimikraven i del A. Sådana kunskapsområden är grundläggande kunskaper i sedvanliga pumpoperationer, såsom pils-, barlast- och lastpumpsystem, elinstallationer och



därmed förknippade faror, underhåll och reparation av maskiner och verktyg som används i maskinrummet samt hantering och arrangemang av de lager som anländer till fartyget.

I praktiken deltar de personer som arbetar i vaktman, maskin-uppgifter nästan utan undantag i dessa uppgifter, eftersom de är en nödvändig del av den dagliga verksamheten i fartygets maskinrum. Dessa arbetsskeden medför väsentliga säkerhetsrisker, såsom olycksfallsrisker som orsakas av mekaniska anordningar och bränslen. Därför ska de personer som deltar i dessa uppgifter ha ändamålsenlig utbildning.

Genom den föreslagna ändringen flyttas de kunskapskrav som räknas upp i rekommendationerna i del B till tvingande lagstiftning. Detta förtydligar minimikraven i utbildningen av vaktman, maskin och stärker arbetarskyddet genom att säkerställa att de som arbetar på fartyg har de kunskaper som deras uppgifter förutsätter. Ändringen förutsätter inga ändringar i det finländska utbildningssystemet, eftersom kunskaperna i fråga redan ingår i den utbildning av vaktman, maskin som ges i Finland. Genom ändringen säkerställs det rådande läget även i fortsättningen.

Dessutom föreslås det att till paragrafen fogas nya 2 och 3 mom. med motsvarande motivering som i 42 §.

50 §. Behörighetsbrev för fartygselektriker. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras. Enligt förslaget fogas till 1 mom. 3 punkten ett krav på att sjötjänstgöringen ska ha fullgjorts i en maskinavdelning för att på det sätt som förutsatts i STCW-konventionen säkerställa att sjötjänstgöringen är ändamålsenlig med tanke på det behörighetsbrev som beviljas. Dessutom innebär ändringen att terminologin harmoniseras när det gäller godkänd sjötjänstgöring.

72 §. Certifikat över specialbehörighet på basis av grundläggande utbildning för däcksbefäl på fartyg som trafikerar polarområdena. I enlighet med förslaget föreslås det att 2 mom. upphävs. De föråldrade övergångsbestämmelserna i 2 mom. slopas som onödiga.

73 §. Certifikat över specialbehörighet på basis av specialutbildning för däcksbefäl på fartyg som trafikerar polarområdena. I enlighet med förslaget föreslås det att 2 mom. upphävs. De föråldrade övergångsbestämmelserna slopas som onödiga.

81 §. Förnyande av behörighetsbrev för däcks- och maskinbefäl. Det föreslås att 1 mom. 4 punkten ändras. Enligt förslaget kan fullgörande av högre utbildning i samma avdelning jämföras med repetitionsutbildning enligt regel A-I/11. Till exempel ett behörighetsbrev för vaktstyrman kan förnyas, om han eller hon under de fem år som föregår inlämnandet av ansökan har genomgått sjökaptensutbildning. Ändringen minskar den administrativa bördan för sjöfolk, utbildningsanordnare och myndigheter, eftersom separata intyg över repetitionsutbildning inte behöver krävas. Ändringen minskar utbildningskostnaderna för sjöfolk.

83 §. Förnyande av certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal på IGF-fartyg. Enligt propositionen föreslås det att 1 mom. ändras så att certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal på IGF-fartyg i fortsättningen ska kunna förnyas också genom sjötjänstgöring.



Regel V/3.12 i STCW-konventionen förutsätter för förnyande av specialbehörighet ändamålsenlig repetitionsutbildning eller påvisande av att personen har uppnått den kunskapsnivå som krävs. Uppnåendet av kunskapsnivån kan också påvisas genom ändamålsenlig sjötjänstgöring på ett IGF-fartyg eller på ett fartyg vars bränsle hör till IGF-kodens tillämpningsområde eller på ett tankfartyg som transporterar bränslen som hör till IGF-kodens tillämpningsområde.

Den föreslagna ändringen minskar den administrativa och ekonomiska bördan för sjöfolk och rederier. Ändringen bedöms inte få betydande negativa konsekvenser för sjösäkerheten. Det kunnande som fås genom sjötjänstgöring är pragmatiskt och aktuellt. Sjötjänstgöringen fullgörs dessutom på de fartyg och i de verksamhetsmiljöer som kunskapskraven för IGF-specialbehörighet hänför sig till.

90 a §. Förnyande av specialbehörighet på basis av sjukvårdsutbildning för fartygspersonal.

Det föreslås att det tas in en helt ny 90 a § i förordningen. I paragrafen förtydligas skyldigheten enligt rådets direktiv 92/29/EEG om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg i den nationella lagstiftningen. Enligt artikel 5.3 i direktivet ska sjukvårdsutbildningen för fartygspersonal förnyas minst vart femte år. Detta krav har redan införlivats i den nationella lagstiftningen genom social- och hälsovårdsministeriets förordning om fartygsapotek (589/2015), närmare bestämt i 7 § 1 mom. i den förordningen.

Enligt STCW-konventionen gäller sjukvårdsutbildningen tills vidare, men i lagstiftningen på EU-nivå har det fastställts en repetitionsskyldighet i fråga om utbildningen. Därför finns det behov av att precisera den nationella lagstiftningen för att säkerställa enhetligheten i författningarna och att repetitionsutbildningsskyldigheten fullgörs.

Syftet med tillägget är att precisera sjöfartsbestämmelserna så att de motsvarar det gällande EU-kravet, enligt vilket ett certifikat över specialbehörighet på basis av sjukvårdsutbildning ska förnyas vart femte år antingen genom att genomgå repetitionsutbildning eller en komplett utbildning.

Föredragande

Väinö Pitkänen, kommunikationsministeriet